



12



collana  
di studi  
e ricerca



## QUADRO DI ASSETTO DEL SISTEMA DEI PORTI DELLA REGIONE PUGLIA

principi strategici, obiettivi e indirizzi operativi  
per lo sviluppo sostenibile della portualità  
turistica e della nautica da diporto



AGENZIA REGIONALE STRATEGICA  
PER LO SVILUPPO ECOSOSTENIBILE  
DEL TERRITORIO



12



collana  
di studi  
e ricerca



## QUADRO DI ASSETTO DEL SISTEMA DEI PORTI DELLA REGIONE PUGLIA

principi strategici, obiettivi e indirizzi  
operativi per lo sviluppo sostenibile della  
portualità turistica e della nautica da diporto



agenzia regionale strategica per lo  
sviluppo ecosostenibile del territorio

#### **A cura di**

Elio Sannicandro<sup>1</sup>  
Costanza Moreo<sup>2</sup>  
Sergio Abbondanza<sup>2</sup>  
Emanuele Bellisario Leo<sup>2</sup>  
Massimiliano Cairo<sup>2</sup>  
Alessandro Cortesi<sup>2</sup>  
Giuseppe d'Agostino<sup>1</sup>  
Giuseppe Delle Foglie<sup>1</sup>  
Domenico Denora<sup>1</sup>  
Luca Domina<sup>1</sup>  
Alberto La Tegola<sup>1</sup>  
Nicola Lombardi<sup>1</sup>  
Roberto Monticelli<sup>2</sup>  
Lorenzo Pietropaolo<sup>1</sup>  
Silvia Sivo<sup>1</sup>  
Michele Nicola Terenzio Strizzi<sup>1</sup>

Foto e immagini  
© 2025 Regione Puglia e Asset  
tutti i diritti riservati

ISBN 9788867177806  
Mario Adda Editore  
via Tanzi, 59 - Bari  
Tel. e fax +39 080 5539502  
www.addaeditore.it - addaeditore@addaeditore.it  
Tutti i diritti riservati.

*Coordinamento editoriale*  
Domenico Denora  
Lorenzo Pietropaolo  
Michele Nicola Terenzio Strizzi

*Progetto grafico e impaginazione*  
Vincenzo Valerio

*In copertina:* Elaborazione grafica della carta della  
linea costiera e delle isole del Mare Adriatico tratto  
dall'opera *Kitab-i Bahriye* ("Libro del mare"), portolano  
del Mediterraneo realizzato dall'ammiraglio turco  
Hājji Muhyiddin Piri Ibn Hājji Mehmed (noto come  
Piri Reïs) nel 1513

<sup>1</sup> ASSET - Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo  
Ecosostenibile del Territorio

<sup>2</sup> Regione Puglia - Sezione Demanio e Patrimonio

#### **Gruppo di lavoro**

##### **Regione Puglia - Sezione Demanio e Patrimonio**

Avv. Costanza Moreo – Dirigente  
Ing. Sergio Abbondanza  
Ing. Massimiliano Cairo  
Ing. Roberto Monticelli

##### **ASSET - Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio**

Ing. Elio Sannicandro – *Direttore Generale*  
Ing. Domenico Denora – *Responsabile Unico del Procedimento*  
Ing. Luca Domina  
Arch. Giuseppe d'Agostino  
Dott. Nicola Lombardi  
Dott. Michele Nicola Terenzio Strizzi

#### **Consulenti**

C.V. (CP) ris. Alessandro Cortesi - *già Direzione Marittima della  
Puglia e Basilicata Jonica*  
Avv. Giuseppe Delle Foglie – *Università di Bari*  
Arch. Alberto La Tegola - *Università del Salento*  
Arch. Lorenzo Pietropaolo - *Politecnico di Bari*  
Ing. Arch. Silvia Sivo - *Università IUAV di Venezia*

#### **Comitato scientifico**

Prof. Nicolò Giovanni Carnimeo  
*Professore Associato di Diritto della Navigazione, Università di Bari*  
  
Prof. Ing. Leonardo Damiani  
*Professore Ordinario di Costruzioni Idrauliche e Marittime e  
Idrologia, Politecnico di Bari*  
  
Prof. Arch. Matteo di Venosa  
*Professore Associato di Pianificazione e Progettazione Urbanistica,  
Università di Chieti-Pescara*  
  
Prof. Geol. Giuseppe Mastronuzzi  
*Professore Ordinario di Geografia Fisica e Geomorfologia,  
Università di Bari*  
  
Prof. Ing. Giuseppe Roberto Tomasicchio  
*Professore Ordinario di Costruzioni Idrauliche e Marittime e  
Idrologia, Università del Salento*

*Si ringrazia la Direzione Marittima della Puglia e della Basilicata  
Jonica, coordinata dall'Ammiraglio Ispettore (CP) Vincenzo Leone,  
nonché tutti gli Uffici territoriali con i rispettivi Comandanti e il  
personale per la preziosa collaborazione.*

# 12



**collana  
di studi  
e ricerca**

*Nella stessa collana:*

**1. Taranto futuro prossimo**

*Documento generale del piano strategico*

**2. Documento di programmazione per l'impiantistica sportiva**

**3. Linee Guida Hospitality**

*L'accoglienza nelle strutture sanitarie pugliesi*

**4. Piano regionale delle ciclovie di Puglia**

**5. Piano regionale delle merci e della logistica**

**6. Talab - il laboratorio urbano di Taranto**

**7. Appesca**

*Analisi dello stato dei porti pugliesi e fabbisogno di adeguamento ed efficientamento per la pesca professionale*

**8. Dialoghi su Taranto**

**9. Linee Guida centri per l'impiego**

**10. Dissesto idrogeologico: interventi di contrasto in Puglia**

**11. Foresta Umbra**

*L'anima verde della Puglia*





**Presidente della Regione Puglia**

**Dott. Michele Emiliano**

Il “Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia” rappresenta un passaggio fondamentale nella costruzione di una strategia di sviluppo che guarda con fiducia al futuro senza dimenticare le nostre radici. La Puglia, terra di mare e di porti, ha sempre saputo trarre forza dal dialogo tra le comunità costiere e le acque che le circondano. I porti non sono soltanto infrastrutture materiali, ma luoghi identitari, spazi di relazione e di incontro tra popoli, economie e culture.

Con questo documento, la Regione intende valorizzare in modo unitario il sistema portuale, considerandolo non come un insieme di singoli approdi, ma come una rete integrata e coordinata. È una scelta strategica: guardare ai porti pugliesi nella loro complessità, comprendendo la loro funzione commerciale e logistica, ma anche quella turistica, diportistica e peschereccia. Solo così è possibile rafforzare il ruolo della Puglia come cerniera naturale del Mediterraneo, ponte tra Oriente e Occidente, Nord e Sud.

La portualità, infatti, non riguarda soltanto le navi e le merci: riguarda le persone, la qualità della vita delle comunità costiere, la possibilità per i giovani di trovare nuove opportunità di lavoro, la capacità delle nostre città di accogliere visitatori e di attrarre investimenti. La pianificazione che proponiamo è dunque un atto politico e culturale, che intende armonizzare sviluppo economico e tutela ambientale, progresso infrastrutturale e salvaguardia del paesaggio.

Questo percorso non sarebbe stato possibile senza la collaborazione delle istituzioni, degli operatori e dei cittadini che hanno partecipato al processo di analisi e confronto. Un ringraziamento particolare va al gruppo di lavoro, che con rigore tecnico e spirito di servizio ha contribuito a trasformare un'idea politica in uno strumento operativo, capace di orientare le scelte future.

Con questo Quadro di Assetto, la Regione Puglia afferma la volontà di essere protagonista delle sfide del nostro tempo: un Mediterraneo più interconnesso, una nautica turistica di qualità, una pesca sostenibile, una crescita rispettosa dell'ambiente. È la nostra rotta comune verso un futuro che vogliamo inclusivo, competitivo e sostenibile.





**Vicepresidente della Regione Puglia**  
**Avv. Raffaele Piemontese**

La Puglia ha costruito gran parte della sua identità sul rapporto con il mare. I porti hanno sempre rappresentato, nei secoli, non solo approdi sicuri, ma anche spazi vitali per le comunità che vi gravitano attorno.

Sono stati porte di scambio, di commercio, di relazioni culturali, ma anche luoghi di lavoro e di socialità. Oggi, più che mai, essi diventano il perno di una nuova stagione di sviluppo sostenibile, in cui la Regione vuole investire con convinzione.

Il "Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia" è lo strumento attraverso cui la nostra amministrazione intende mettere ordine, rafforzare e far crescere questo patrimonio. Non un semplice elenco di strutture, ma un documento organico che consente di pianificare, coordinare e programmare politiche pubbliche capaci di generare ricadute economiche e sociali durature.

Sviluppare il sistema portuale significa sostenere le imprese, valorizzare il turismo costiero e la nautica da diporto, dare impulso a nuove professionalità e competenze, favorire la nascita di filiere innovative legate alla blue economy. Ma significa anche rendere più forti le comunità locali, offrendo loro infrastrutture moderne e servizi efficienti, capaci di aumentare la qualità della vita dei cittadini e l'attrattività dei territori.

La Puglia guarda al futuro dei propri porti con una visione che non separa la dimensione economica da quella ambientale. Perché la competitività si costruisce sulla sostenibilità, sull'innovazione e sulla capacità di fare sistema. E questo Quadro di Assetto rappresenta proprio lo strumento che ci permette di unire energie, risorse e idee verso un obiettivo comune.

Il nostro impegno sarà quello di tradurre questa pianificazione in investimenti concreti e in opportunità reali, facendo della portualità pugliese un motore di crescita inclusiva, intelligente e rispettosa dell'ambiente.



Пм 485



**Dirigente Sezione Demanio e Patrimonio**  
**Avv. Costanza Moreo**

Il settore della portualità turistica è, al pari di quello costiero, in forte crescita negli ultimi anni in Puglia e rappresenta senz'altro un'opportunità da cogliere: con oltre 14.000 posti barca la Puglia si colloca al settimo posto in Italia.

La Sezione Demanio e Patrimonio, di concerto con l'Agenzia ASSET, negli ultimi due anni ha lavorato in questa direzione, sviluppando uno strumento di governo dei bacini portuali a disposizione delle Amministrazioni locali, teso ad accrescerne le potenzialità e ad arginare, per quanto possibile, le criticità rilevate. Si è partiti da una ricognizione delle infrastrutture portuali attualmente localizzabili nel territorio pugliese, sono state analizzate le caratteristiche dell'offerta e valutate le potenzialità di sviluppo dei porti e degli approdi, al fine di ridurre il più possibile il consumo di suolo e valorizzare le infrastrutture esistenti. Il Documento elaborato – denominato "Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia" – vuole porsi quale strumento per il primo ordinamento della portualità regionale in termini di dotazioni strutturali e servizi, per orientare con efficacia l'azione di programmazione per la crescita infrastrutturale dei cosiddetti "porti minori" e, più in generale, dei servizi per la nautica, con uno sguardo particolare alla nautica da diporto.

Queste piccole realtà portuali, seppur non ricomprese nei grandi traffici commerciali, possono generare un rilevante ritorno in termini di sviluppo economico e sociale, a livello locale e per l'intero territorio regionale. I nostri "porti storici", sorti all'interno dei centri urbani e dalla natura polifunzionale, hanno, infatti, contribuito a comporre quel mosaico di bellezze architettoniche, paesaggi naturali e tradizioni locali, che rappresenta e proietta ormai da tempo la nostra splendida Regione sui principali palcoscenici internazionali, con la sua offerta di servizi e infrastrutture per il turismo.

La portualità viene affrontata nel Documento in coerenza con le politiche di sviluppo territoriale improntate, come detto, al contrasto al consumo di suolo e della costa e a favorire le interazioni sinergiche tra territori, comunità e comparti produttivi, in coerenza con le sfide della Green e Blue economy.

C'è da dire, inoltre, che il Quadro di Assetto è frutto di un processo partecipativo che ha visto protagonisti non solo il Gruppo di lavoro multidisciplinare composto dalle strutture amministrative e dall'Agenzia regionale ASSET, coadiuvato da un Comitato scientifico di esperti provenienti dal mondo accademico, ma anche i Comuni costieri e l'Autorità Marittima con le sue articolazioni territoriali, che hanno contribuito attivamente alla composizione del Quadro.

Sono stati analizzati i servizi offerti dai vari siti portuali al fine di migliorarne la qualità e il livello di soddisfazione da parte dell'utenza, in un'ottica di innalzamento della qualità ambientale, fino ad individuare l'ottimale modello di gestione cui l'amministratore locale deve tendere. Tutte queste informazioni sono confluite in schede porto allegate al Documento.

L'analisi condotta ha rivelato l'estrema carenza dell'attuale offerta di servizi ed evidenziato le potenzialità inespresse dei nostri bacini portuali, soprattutto dal punto di vista qualitativo, il che ci rende evidentemente poco competitivi rispetto alle altre regioni italiane e a quelle dell'altra sponda dell'Adriatico con cui dobbiamo necessariamente competere per attrarre i diportisti sui nostri itinerari nautici.

Abbiamo rilevato un forte sottodimensionamento dei posti barca, che vengono gestiti poco razionalmente, sicché si finisce col saturare i siti.

La Regione ha, dunque, inteso fornire, *in primis* alle Amministrazioni locali, un valido supporto nell'efficace gestione delle infrastrutture portuali, sì da guidare l'azione degli operatori verso un modello performante capace di attrarre diportisti ed investitori, sì da rendere i nostri porti tra i più efficienti e competitivi d'Europa.





**Direttore Generale ASSET Puglia**  
**Ing. Elio Sannicandro**

Redigere il "Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia" ha significato per ASSET affrontare un compito complesso e, allo stesso tempo, stimolante. Si è trattato di guardare a tutti i porti regionali come a un unico sistema, cercando di comprenderne le connessioni, le potenzialità e i limiti. Il lavoro ha richiesto analisi, sopralluoghi, confronto continuo con istituzioni e operatori. Ne è derivato un quadro conoscitivo solido, che non si limita a descrivere ciò che esiste, ma che prova a indicare come orientare le scelte dei prossimi anni. Abbiamo raccolto informazioni sulle infrastrutture, sui servizi, sulle criticità ambientali, ma soprattutto abbiamo costruito una visione che mette insieme turismo, nautica, pesca, commercio, mobilità e pianificazione territoriale.

Il punto centrale di questo documento non è la staticità della fotografia scattata, ma la capacità di generare un percorso dinamico. Il Quadro di Assetto non si chiude con la sua approvazione: si apre ad aggiornamenti, ad approfondimenti, a un dialogo continuo che dovrà accompagnare le trasformazioni del sistema portuale pugliese.

ASSET ha voluto interpretare il proprio ruolo non soltanto come ente tecnico, ma come soggetto capace di offrire alla Regione strumenti concreti per governare il cambiamento. Lo abbiamo fatto con spirito di servizio, sapendo che ogni porto non è un'entità isolata ma parte di un mosaico più grande, che tiene insieme territori, comunità ed economie.

Siamo convinti che questo studio di ricognizione e di analisi del sistema pugliese dei porti minori sia un punto di partenza. Da qui inizia un percorso che richiederà impegno, investimenti e soprattutto una visione da cui definire obiettivi strategici e funzionali ad uno sviluppo ecosostenibile. E sarà proprio la capacità di fare sistema, di condividere responsabilità e obiettivi, a determinare il successo della portualità pugliese nel Mediterraneo.



Il presente volume contiene la trasposizione in veste editoriale del Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia (QAP), approvato con Deliberazione della Giunta Regionale del 12 maggio 2025, n.606, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia del 26 maggio 2025, n. 42.

In particolare, il Documento generale e gli Apparati del QAP sono riportati integralmente nelle pagine che seguono, mentre gli Allegati ("A - Tavole", "B - Schede di ricognizione e censimento") sono resi disponibili attraverso il QR code.

La stesura finale del QAP qui presentata – elaborata nell’ambito della collaborazione tra la Sezione Demanio e Patrimonio della Regione Puglia e l’agenzia regionale ASSET, giusto Accordo per l’attività di ricognizione del Demanio e Patrimonio regionale di cui alla D.G.R. 29 dicembre 2021, n. 2248 – è l’esito delle attività condotte dal Gruppo di lavoro multidisciplinare costituito allo scopo e coordinato da Elio Sannicandro (ASSET) e Costanza Moreo (Sezione Demanio e Patrimonio).

Nella elaborazione del QAP, il Gruppo di lavoro si è avvalso degli orientamenti e della *peer review* dei componenti del Comitato scientifico (Nicolò Giovanni Carnimeo, Leonardo Damiani, Matteo di Venosa, Giuseppe Mastronuzzi, Giuseppe Roberto Tomasicchio), oltre che delle osservazioni espresse dai Dipartimenti e dalle Agenzie della Regione Puglia, dalle Amministrazioni/Enti a vario titolo competenti, e in particolare dai Comuni costieri, a valle del percorso partecipativo condotto grazie al preziosissimo e costante supporto della Direzione Marittima della Puglia e della Basilicata Ionica, coordinata dall’Ammiraglio Ispettore (CP) Vincenzo Leone.

A ciascuno degli esperti tecnico-scientifici, dei funzionari e dei rappresentanti delle Istituzioni coinvolte, vanno i più sentiti ringraziamenti.

Il quadro conoscitivo su cui si fonda il QAP è informato principalmente dai dati rivenienti dalle attività di ricognizione e censimento dei siti portuali pugliesi, condotte a partire dal 2022 da Domenico Denora, Luca Domina, Giuseppe D’Agostino, Nicola Lombardi, Michele Nicola Terenzio Strizzi (ASSET) e da Sergio Abbondanza, Massimiliano Cairo, Roberto Monticelli, Alessandro Cortesi (Sezione Demanio e Patrimonio).

Pur essendo il QAP il risultato di un lavoro interdisciplinare e collettivo, si indica come segue l’autore principale di ciascuna parte di cui esso si compone:

Lorenzo Pietropaolo e Massimiliano Cairo: *Documento generale - Premesse*;

Giuseppe Delle Foglie: *Documento generale - I.1. Quadro normativo e giuridico, II.1. Enti e competenze in materia portuale; Apparati - Approfondimenti normativi, giuridici e amministrativi*;

Silvia Sivo, Giuseppe delle Foglie: *Documento generale - I.2 Scenario per la pianificazione e la programmazione*;

Lorenzo Pietropaolo: *Documento generale - II.2. Il Censimento dei siti portuali pugliesi, II.4. Valutazioni di sintesi sul Sistema dei Porti della Regione Puglia; III.2. Visione e principi strategici, obiettivi operativi e linee di azione prioritarie; Apparati - Focus "Cantieristica nautica", Fonti e riferimenti; Allegato A - Tav. 4*;

Alberto La Tegola: *Documento generale - II.3. La nautica da diporto in Puglia, III.3. Strategie di sviluppo per la nautica da diporto in Puglia*;

Massimiliano Cairo, Roberto Monticelli, Domenico Denora: *Documento generale - III.1. Ordinamento del Sistema dei Porti della Regione Puglia*;

Silvia Sivo: *Documento generale - IV.1. Target per il Sistema dei Porti della Regione Puglia; Apparati - Glossario; Allegato A - Tav. 5;*

Massimiliano Cairo, Roberto Monticelli, Giuseppe Delle Foglie: *Documento generale - IV.2. Requisiti degli strumenti di pianificazione;*

Massimiliano Cairo, Roberto Monticelli, Emanuele Bellisario Leo, Alessandro Cortesi: *Documento generale - IV.3. Requisiti minimi dei progetti; Apparati - Focus "Dragaggi"; Allegato A - Tav. 6, 7 e 8;*

Domenico Denora, Luca Domina, Giuseppe D'Agostino, Nicola Lombardi, Michele Nicola Terenzio Strizzi (ASSET), Sergio Abbondanza, Massimiliano Cairo, Roberto Monticelli, Alessandro Cortesi: *Allegato B - Schede di ricognizione e censimento.*

I dati presentati nelle figure e nelle tabelle riportate nel Documento generale, unitamente alle Tav. 1, 2 e 3 dell'Allegato A, sono stati elaborati da Luca Domina e Michele Nicola Terenzio Strizzi; l'editing e la revisione generale dei testi del QAP è di Lorenzo Pietropaolo con Massimiliano Cairo; le fotografie che illustrano il presente volume sono state prodotte da ASSET e dalla Sezione Demanio e Patrimonio durante i sopralluoghi per la ricognizione e il censimento dei siti portuali pugliesi.



# Sommario

## DOCUMENTO GENERALE

PREMESSE .....	19
----------------	----

## PARTE I

QUADRO NORMATIVO E DI PROGRAMMAZIONE NAZIONALE E REGIONALE.....	29
---	----

I.1. Quadro normativo e giuridico.....	29
I.2. Scenario per la pianificazione e la programmazione .....	31
I.2.1. Orientamenti per lo sviluppo sostenibile .....	35
i. Agenda ONU 2030.....	35
ii. Agenda 2030 AIVP per le città porto .....	38
I.2.2. Documenti strategici .....	41
i. Blue Vision 2030 .....	41
ii. Smart Puglia 2030 – Strategia di Specializzazione Intelligente (S3) .....	42
iii. Puglia365 - Piano strategico del turismo 2016-2025 .....	42
I.2.3. Strumenti di pianificazione .....	43
i. PAI - Piano stralcio di Assetto Idrogeologico.....	43
ii. PGRA - Piano di Gestione Rischio Alluvioni.....	46
iii. PRC - Piano Regionale delle Coste.....	47
iv. PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale.....	47
v. PRT - Piano Regionale dei Trasporti .....	52
vi. PRT – Piani Regionali di Gestione dei Rifiuti.....	53
I.2.4. Cooperazione territoriale europea.....	56
i. Strategia EUSAIR.....	56
ii. Programma INTERREG.....	57

## PARTE II

QUADRO CONOSCITIVO DELLA PORTUALITÀ IN PUGLIA.....	63
--	----

II.1. Enti e competenze in materia portuale.....	63
II.1.1. Le Autorità di Sistema Portuale e i loro Porti .....	63
II.1.2. La competenza regionale: il Sistema dei Porti della Regione Puglia.....	63
II.2. Il Censimento dei siti portuali pugliesi.....	72
II.2.1. Lo stato dell'arte.....	73

II.2.2. Analisi dei dati oggetto di ricognizione .....	79
i. Relazioni con i contesti ambientali, territoriali e urbani della costa .....	79
ii. Distribuzione delle funzioni .....	82
iii. Accessibilità e capacità ricettiva .....	85
iv. Dotazioni, servizi, tecnologie.....	87
II.2.3. Analisi delle funzioni .....	88
i. Commercio.....	88
ii. Trasporto passeggeri .....	88
iii. Pesca.....	91
iv. Diporto.....	92
II.3. La nautica da diporto in Puglia .....	60
II.3.1. Analisi di sistema e di scenario.....	92
i. Dinamiche della costa adriatica e della costa ionica .....	103
ii. Portualità turistica e commistione con altre funzioni .....	103
II.3.2. Caratteristiche della domanda e dell'offerta.....	104
i. Posti barca: capienza e occupazione.....	105
ii. Servizi, a mare e a terra.....	108
iii. Accessibilità.....	108
iv. Posizionamento nella macroregione adriatico-ionica.....	111
II.3.3. Dinamiche locali in corso .....	111
i. La portualità nella pianificazione comunale .....	111
ii. Iniziative in corso .....	113
II.4. Valutazioni di sintesi sul Sistema dei Porti della Regione Puglia .....	116
i. Punti di forza .....	116
ii. Criticità .....	116
iii. Opportunità.....	119
iv. Rischi.....	119

### PARTE III

#### QUADRO STRATEGICO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL SISTEMA

DEI PORTI DELLA REGIONE PUGLIA .....	125
--------------------------------------	-----

III.1. Ordinamento del Sistema dei Porti della Regione Puglia.....	125
i. Porti .....	125
ii. Porticcioli .....	126
iii. Attracchi .....	127
III.2. Visione e principi strategici, obiettivi operativi e linee di azione prioritarie.....	128
III.2.1. Visione e principi strategici.....	128
i. Contrasto al consumo di costa e ai cambiamenti climatici,	

transizione energetica ed economia circolare .....	129
ii. Sviluppo delle comunità locali, costiere e dell'entroterra.....	129
iii. Pianificazione e gestione integrata.....	132
III.2.2. Obiettivi operativi e linee di azione prioritarie.....	132
i. Obiettivo 1: Riorganizzare e riqualificare i siti portuali esistenti .....	132
ii. Obiettivo 2: Riqualificare strutture, spazi aperti e reti.....	135
iii. Obiettivo 3: Incrementare le interazioni tra portualità e contesto .....	138
iv. Obiettivo 4: Qualificare l'offerta e favorire la gestione sinergica del Sistema.....	139
III.2.3. Quadro logico di sintesi.....	143
III.3. Strategie di sviluppo per la nautica da diporto in Puglia.....	143
III.3.1. Obiettivi generali .....	143
i. Alta gamma.....	143
ii. Diporto velico e a motore .....	146
iii. Nautica sociale .....	150
iv. Riflessioni conclusive .....	150
III.3.2. Prospettive di sviluppo del diporto.....	151
i. Tre rotte nautiche per l'offerta turistica integrata.....	151
ii. Caratteristiche dei porti turistici nelle tre rotte nautiche .....	151
<b>PARTE IV</b>	
<b>INDIRIZZI OPERATIVI PER LA PIANIFICAZIONE E LA PROGETTAZIONE DEI PORTI PUGLIESI .....</b>	<b>159</b>
IV.1. Target per il Sistema dei Porti della Regione Puglia.....	159
i. Standard minimi e traguardi di qualità: classificazione e definizione.....	159
IV.2. Requisiti degli strumenti di pianificazione .....	159
i. Studi e documentazione minima dei Piani regolatori portuali .....	159
Le Linee guida ministeriali del 2017 e le indicazioni della Regione Puglia .....	160
Indirizzi generali per la redazione del Piano Regolatore Portuale .....	164
Contenuti minimi del Piano Regolatore Portuale.....	164
ii. Contenuti e documentazione minima dei Regolamenti.....	169
Documentazione minima del Regolamento.....	169
IV.3. Requisiti minimi dei progetti .....	172
i. Porti turistici .....	172
ii. Approdi turistici all'interno dei porti polifunzionali.....	175
iii. Campi di ormeggio (cd. 'campi boe').....	176
iv. Rimessaggio (cd. 'porto a secco') .....	180
v. Interventi di manutenzione e rifunionalizzazione.....	181
<b>INDICE DEGLI APPARATI .....</b>	<b>187</b>



## PREMESSE

### Finalità del Quadro di Assetto

Il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia definito nelle pagine che seguono, si basa sulla ricognizione, appositamente condotta, della consistenza delle attuali realtà portuali pugliesi e si propone quale strumento per il primo ordinamento della portualità regionale in termini di dotazioni strutturali e di servizi, e in ragione delle principali funzioni che caratterizzano i diversi siti, siano essi le infrastrutture portuali strettamente intese oppure i numerosi ambiti di approdo diffusi lungo le coste della Puglia. Obiettivo prioritario del Quadro di Assetto è fornire gli strumenti conoscitivi e operativi per orientare in modo efficace l'azione di programmazione regionale per la valorizzazione della portualità, **anche nell'auspicabile percorso verso l'elaborazione di specifici strumenti di pianificazione alla scala regionale.**

A partire dalla puntuale e aggiornata ricognizione dello stato di fatto – e dalla conseguente analisi delle criticità e potenzialità riscontrate per ciascun ambito portuale e per il Sistema nel suo complesso – sono qui delineate le strategie di integrazione e rafforzamento delle singole realtà, orientate a perseguire lo sviluppo unitario e sostenibile del Sistema regionale all'interno del più ampio quadro nazionale e internazionale.

Il Quadro di Assetto mira a cogliere le peculiarità del Sistema dei Porti regionale e a individuare in modo condiviso linee di azione e modalità operative che siano capaci di rimuovere le attuali criticità e di valorizzare le specificità locali, per favorire la piena espressione delle potenzialità del Sistema nello scenario competitivo che caratterizza il Mediterraneo. Ciò a beneficio non solo dell'economia del mare e della

costa ma anche dell'entroterra e delle città, con particolare attenzione per la valorizzazione del diporto nautico quale ulteriore volano di diversificazione e qualificazione dell'offerta turistica integrata nonché generatore di positive ricadute sul tessuto economico e sociale dell'intero territorio regionale. Riguardo la portualità legata alla nautica da diporto e turistica, l'attenzione non è quindi rivolta solamente alla qualità delle infrastrutture e alla dotazione di posti barca, ma anche alla valorizzazione dei porti come luoghi in cui svolgere attività nautiche di ampio spettro (ricreativo, sportivo, culturale, sociale), e come 'porte di accesso', dal mare al territorio regionale e viceversa.

Il Quadro di Assetto affronta dunque il tema della portualità in Puglia, e in particolare quello della portualità turistica e da diporto, in coerenza con le politiche di sviluppo territoriale che caratterizzano da tempo l'azione regionale, e che sono improntate a contrastare il consumo di suolo e della costa e a favorire le interazioni sinergiche tra territori, comunità e comparti produttivi, per affrontare le sfide ambientali accentuate dai cambiamenti climatici in atto e al contempo cogliere le opportunità di sviluppo economico e sociale proprie della "Green & Blue Economy".

In questa prospettiva, sono individuati nel Quadro di Assetto gli obiettivi e le strategie di azione ritenuti prioritari in quanto volti alla riorganizzazione e al rafforzamento degli ambiti portuali esistenti e alla valorizzazione di quelli sottoutilizzati, all'integrazione tra città e porti, alla connessione strutturale e funzionale fra comunità costiere ed entroterra, alla pianificazione e gestione integrata delle realtà portuali, anche in partenariato pubblico/privato. In particolare, il Quadro di Assetto offre alle Amministrazioni lo-

cali le linee guida e gli indirizzi operativi utili alla pianificazione e progettazione delle aree portuali, indicando gli **standard consigliati** e i **traguardi di qualità** da raggiungere in termini di funzioni e servizi verso cui orientare la riorganizzazione, il rafforzamento e lo sviluppo sostenibile della portualità turistica pugliese. Infine, la definizione dei requisiti minimi dei piani, dei regolamenti e dei progetti delineata nel presente Documento Generale, è offerta ai Comuni costieri quale supporto alla più efficace espressione del proprio ruolo di gestione del demanio portuale e di sviluppo delle peculiari realtà locali, in coerenza con la visione strategica per l'armonizzazione e gestione integrata del Sistema dei Porti Pugliesi tracciata a livello regionale.

Metodologia e articolazione del Quadro di Assetto: Documento Generale, Apparati, Allegati

Il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia è stato articolato in coerenza con gli obiettivi delineati dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 2248 del 29 dicembre 2021. Allo scopo, la Sezione Demanio e Patrimonio della Regione Puglia e l'Agenzia Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET) hanno formato un Gruppo di lavoro multidisciplinare congiunto, le cui attività sono state orientate e coadiuvate dal Comitato scientifico di riferimento, costituito da esperti in grado di accompagnare la definizione del Quadro di Assetto alla luce dei molteplici aspetti (giuridici, normativi e di pianificazione, territoriali, ambientali, socio-economici, culturali, tecnico-funzionali, gestionali e di *governance*) che connotano la portualità regionale nel suo complesso, e la portualità turistica e la nautica da diporto in particolare.

Per definire il Quadro di Assetto, il Gruppo di lavoro si è avvalso – oltre che degli studi e dei documenti riportati nell'elaborato "Apparati", cap. *Fonti e riferimenti* – dei dati rivenienti dalla ricognizione condotta da ASSET nell'ambito dell'Accordo per l'attività di ricognizione del Demanio

e *Patrimonio regionale*, stipulato ai sensi dell'art.15 della L.241/1990 tra la Regione Puglia e l'Agenzia, giusta D.G.R. 29 dicembre 2021, n. 2248.

L'attività di ricognizione si è sostanziata nella formazione e compilazione, per ogni sito portuale rilevato, di una *Scheda di ricognizione e censimento* e nel riversamento dei dati raccolti in un apposito *database* a supporto in particolare delle analisi interpretative, delle proposizioni strategiche e degli indirizzi operativi contenuti nel Quadro di Assetto.

Obiettivo ultimo dell'attività di cui alla D.G.R. n. 2248/2021 è infatti *"la definizione di un quadro conoscitivo aggiornato sulla consistenza, stato di manutenzione e utilizzazione delle infrastrutture ricadenti nel Sistema dei Porti della Regione Puglia, con evidenziazione delle principali criticità, l'analisi dei rapporti concessori vigenti nonché l'individuazione dei reali fabbisogni in termini di servizi, lavori di manutenzione e infrastrutturazione, per l'efficientamento e l'ampliamento dell'offerta dei servizi portuali (pesca, nautica da diporto, cantieristica etc.)"* (cfr. par. 2 dell'Allegato 1 alla D.G.R. n. 2248/2021).

Il Quadro di Assetto si compone del presente Documento Generale e degli Apparati e Allegati ad esso riferiti. La prima stesura del Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia è stata sottoposta alle osservazioni dei Dipartimenti e delle Agenzie della Regione Puglia nonché delle Amministrazioni/Enti a vario titolo competenti nelle plurime materie affrontate dal documento. Successivamente, al fine di recepire le osservazioni dei Comuni costieri sul documento, il Quadro di Assetto è stato adottato con atto dirigenziale della Sezione Demanio e Patrimonio della Regione Puglia, n. 497 del 07/10/2024. Per rendere più proficuo il processo partecipativo, sono stati organizzati specifici incontri di approfondimento sul documento, svoltisi nelle sedi delle Autorità Marittime del territorio regionale. I Comuni costieri hanno pertanto trasmesso alla Sezione Demanio e Patrimonio regionale le osservazioni/integrazioni al Quadro di Assetto, che sono state valutate e accolte/respinte dandone formale comunicazione alle Amministrazioni comunali interessate. Ne è scaturita la presente

stesura finale del Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia (Documento Generale, Apparati e Allegati), per la definitiva approvazione da parte della Giunta Regionale.

Il Documento Generale, riportato nelle pagine che seguono, è articolato in 4 parti:

- **Parte I: Quadro normativo e di programmazione, nazionale e regionale**  
delinea gli elementi essenziali delle disposizioni legislative e normative concorrenti in materia portuale, vigenti alla scala nazionale e regionale, e riporta i contenuti principali degli strumenti regionali di indirizzo e programmazione, di pianificazione e di cooperazione territoriale europea (Documenti strategici regionali di settore e di indirizzo per il ciclo di programmazione 2021-2027 dei Fondi europei, piani territoriali sovraordinati, programmi INTERREG), di più stretto riferimento per il Quadro di Assetto;
- **Parte II: Quadro conoscitivo della portualità in Puglia**  
riporta il quadro conoscitivo di sintesi e l'analisi interpretativa della portualità nella regione, con uno specifico *focus* sulla nautica da diporto; approfondisce i punti di forza e di debolezza interni del Sistema dei Porti pugliesi, i rischi e le opportunità correlate anche al suo posizionamento nella macro-regione adriatico-ionica, sintetizzandoli nella forma di una analisi di tipo S-W-O-T ("*Strengths - Weaknesses - Opportunities - Threats*");
- **Parte III: Quadro strategico per lo sviluppo sostenibile del Sistema dei Porti della Regione Puglia**  
definisce l'ordinamento dei siti portuali regionali, sistematizzati secondo 3 categorie in considerazione dello specifico stato dell'arte e dei luoghi rilevato ad esito dell'attività di ricognizione e censimento; delinea la visione strategica e programmatica per lo sviluppo ecosostenibile del Sistema dei Porti della Regione Puglia in un'ottica di efficientamento e ampliamento dell'offerta dei servizi portuali, per il cui conseguimento sono tracciate le

linee strategiche generali (principi strategici, obiettivi operativi, linee di azione prioritarie); in un *focus* dedicato alla nautica da diporto, sono inoltre delineate più in dettaglio le strategie specifiche di sviluppo di questo comparto, sintetizzate nella proposizione di 3 tipi di 'rotte nautiche turistiche', tra loro complementari e sinergiche;

- **Parte IV: Indirizzi operativi per la pianificazione e la progettazione dei porti pugliesi**  
in coerenza con le disposizioni normative vigenti e con quanto definito nel precedente quadro strategico, in questa parte: sono individuati gli 'standard **consigliati**' (qualitativi e prestazionali, di dotazioni e di servizi) da assicurare e i 'traguardi di qualità' da raggiungere per ciascuna delle 3 categorie in cui sono stati ordinati i siti portuali del Sistema della Regione Puglia; sono forniti gli indirizzi operativi per la pianificazione (requisiti, documentazione e contenuti minimi dei Piani Regolatori Portuali e dei Regolamenti) e per la progettazione (porti turistici, approdi turistici, campi di ormeggio o 'campi boe', rimessaggi o 'porti a secco', interventi di manutenzione e rifunzionalizzazione, tra i quali il dragaggio).

A corredo del Documento Generale, per agevolare la lettura e l'approfondimento, è stato redatto un apposito elaborato, denominato "**Apparati**", articolato nei seguenti contenuti:

- *Focus "Dragaggi" e "Cantieristica"*  
Vi sono riportati approfondimenti specifici riguardanti rispettivamente le operazioni di dragaggio dei fondali portuali e un settore dell'industria nautica di particolare interesse per la Puglia come la cantieristica;
- *Approfondimenti giuridici, normativi e amministrativi*

Con riferimento ai principali aspetti normativi, giuridici e amministrativi trattati nel Documento, sono qui riportati specifici approfondimenti (*Focus*) riguardanti in particolare: la classificazione portuale, la gestione integrata delle zone costiere, le linee di intervento in materia portuale contenute nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), la ripartizione delle

funzioni amministrative sul demanio marittimo di competenza regionale, la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA);

- *Glossario*

Per favorire una più agevole lettura del Quadro di Assetto, riporta l'esplicitazione dei termini appositamente introdotti o esclusivamente utilizzati nel Documento generale, insieme all'esplicitazione degli acronimi e dei principali termini ed espressioni ricorrenti nel testo che rivengono da specifici riferimenti normativi e bibliografici di settore;

- *Fonti e riferimenti*

Organizzate per tipo e per ordine cronologico, si riportano infine le fonti principali e i riferimenti essenziali presi in considerazione per la formazione del presente Documento, utilizzati cioè quali fonti conoscitive (dati statistici, analisi tendenziali, eccetera) e di scenario (priorità, obiettivi, strategie e azioni di settore), quali riferimenti giuridici e tecnico-operativi (legislazione e normativa vigente, indirizzi e linee guida per la pianificazione e progettazione). Per ciascuna fonte o riferimento, è indicato il collegamento web alla sua versione integrale.

Infine, sono parte integrante del Quadro di Assetto anche i seguenti **Allegati** al Documento generale:

- **Allegato A - Tavole**

Contiene gli elaborati scritto-grafici di sintesi riferiti a quanto contenuto nella Parte III e nella Parte IV del Documento Generale, ossia:

- Tav.1 - Siti portuali del Sistema dei Porti della Regione Puglia. ORDINAMENTO: diagramma metodologico per l'ordinamento nelle 3 categorie
- Tav.2 - Siti portuali del Sistema dei Porti della Regione Puglia. ORDINAMENTO: localizzazione su base ortofoto
- Tav.3 - Siti portuali del Sistema dei Porti della Regione Puglia. ORDINAMENTO: Porti - Porticcioli - Attracchi
- Tav.4 - QUADRO LOGICO DI SINTESI
- Tav.5 - Siti portuali del Sistema dei Porti del-

la Regione Puglia. STANDARD MINIMI E TRAGUARDI DI QUALITÀ

- Tav.6 - PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP): Documentazione minima
- Tav.7 - REGOLAMENTI: Documentazione minima
- Tav.8 - CAMPI DI ORMEGGIO / RIMESSAGGIO: Documentazione minima

- **Allegato B - Schede di ricognizione e censimento**

Raccoglie le Schede riferite ai siti portuali facenti parte del Sistema dei Porti della Regione Puglia, prodotte a seguito delle attività di ricognizione ed elaborate in riscontro con le Amministrazioni Comunali e con le Capitanerie di Porto competenti, verificate 'sul campo' tramite sopralluogo, affinate e definitivamente approvate a seguito delle osservazioni prodotte dai Comuni rispetto al Quadro di Assetto adottato dalla Sezione Demanio e Patrimonio con A.D. n. 497/2024. Le Schede rappresentano il più aggiornato riferimento conoscitivo disponibile sullo stato e sulle caratteristiche del Sistema dei Porti della Regione Puglia.

Per ogni sito portuale del Sistema dei Porti della Regione Puglia, ciascuna *Scheda di ricognizione e censimento* in allegato riporta:

- inquadramento territoriale e cartografico;
- inquadramento tecnico-funzionale (caratteristiche tipologiche e morfologiche, dimensionali, batimetriche; funzioni presenti, individuate ai sensi della L. n.84/1994; descrizione di sintesi);
- sintesi dell'infrastruttura (tabelle riassuntive delle caratteristiche e delle funzioni, dei servizi, dello stato di manutenzione, delle progettualità in corso, delle concessioni in essere);
- interazione porto-città (analisi storico-demaniale, individuazione della dividente demaniale e descrizione del contesto urbano; servizi in ambito retroportuale; infrastrutture viarie e trasporti);
- autorità competenti.









Siti portuali del Sistema dei Porti della Regione Puglia. ORDINAMENTO: localizzazione su base ortofotografica



### LEGENDA

Classificazione

Porto



Porticciolo



Attracco





## PARTE I - QUADRO NORMATIVO E DI PROGRAMMAZIONE NAZIONALE E REGIONALE

### I.1. Quadro normativo e giuridico

La normativa italiana in materia di portualità si compone di un quadro complesso e variegato che guarda, da un lato, al sistema di "competenze" disegnato nella Costituzione e, dall'altro, alle diverse funzioni che i porti possono avere.

In tale ottica è necessario richiamare, in via preliminare, la **Legge n. 84/1994** - recante "Riordino della legislazione in materia portuale" (c.d. Legge Porti<sup>1</sup>) con cui il legislatore ha inteso procedere alla **classificazione dei porti (art. 4)** che vengono suddivisi in due categorie<sup>2</sup>. La classificazione, in particolare, concerne i porti di seconda categoria ovvero quei porti, o specifiche aree portuali, aventi rilevanza economica internazionale (classe I), nazionale (classe II) oppure **regionale e interregionale (classe III)**.

Il **Decreto Legislativo 112/1998**, ad oggetto "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59" definisce le funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni e agli Enti Locali. Tra le funzioni di competenza dello Stato, il DL annovera quelle concernenti la pianificazione, programmazione e progettazione nei porti di rilievo nazionale e internazionale e conferisce alle Regioni le funzioni relative alla programmazione e pianificazione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale.

L'art. 4 della L. 84/1994, poi, individua le **funzioni** dei porti appartenenti alla seconda categoria distinguendole in: *commerciale e logistica, industriale e petrolifera, servizio passeggeri* (ivi compresi i crocieristi), *peschereccia, turistica e da diporto*.

**La classificazione dei porti e l'indicazione**

**delle sottese funzioni avviene mediante adozione di apposito decreto a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il coinvolgimento delle amministrazioni coinvolte (Autorità di Sistema Portuale, Regioni, Comuni)<sup>3</sup> ed è fondamentale ai fini della programmazione e, soprattutto, della pianificazione degli ambiti portuali.**

**I decreti di classificazione possono essere revisionati su impulso delle AdSP o, per i porti ove queste ultime non sono istituite, dall'Autorità marittima, dalle Regioni o dallo stesso Ministero.**

[Cfr: APPARATI, Focus n.1, *Il d.P.C.M. del 21.12.1995 e le criticità nella classificazione portuale*].

Sempre in relazione alla Legge n. 84/1994, poi, particolare importanza assume l'**art. 5** con cui è stata disciplinata la procedura di **adozione e approvazione dei Piani regolatori portuali (PRP)** e prevede che questi ultimi delimitino e specifichino l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, come individuati e delimitati nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), nonché individuino analiticamente le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo eventualmente preordinato all'esproprio; in base all'art. 5, co. 3, Legge n. 84/1994 non è prevista l'obbligatorietà per i porti turistici di dotarsi di PRP.

Per i porti regionali, qui di interesse, a mente dell'**art. 5, co. 4 bis della Legge n. 84/1994**, il Piano regolatore portuale è **adottato ed approvato dalla Regione** previa intesa con il comune o i comuni interessati, ciascuno per il proprio ambito di competenza, nel rispetto delle normative vigenti e delle proprie norme regolamentari. **I piani, inoltre, sono sottoposti, ai sensi della**

#### normativa vigente in materia, alla procedura di VAS<sup>4</sup>.

In linea generale, un PRP si ritiene sottoposto a VAS in quanto piano e a VIA per i singoli progetti di opere in esso compresi. Il PRP rientra nel campo di applicazione della VAS qualora abbia un'effettiva funzione di pianificazione e, ai sensi dell'art. 17 della L.R. 44/2012 "Integrazione tra valutazioni ambientali" può seguire una procedura coordinata VAS/VIA qualora abbia una valenza soprattutto progettuale.

Quanto al profilo ambientale, la normativa e gli atti di riferimento nazionali e regionali per la VAS sono:

- Decreto Legislativo 152/2006 e ss. mm.ii., "Norme in materia ambientale", così come modificato dal Decreto legislativo n. 4/2008 che disciplina, nella Parte Seconda, le "procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)", e costituisce per il nostro Paese il formale recepimento della Direttiva 2001/42/CE sulla valutazione ambientale di piani e programmi..
- La Regione Puglia in applicazione della direttiva 2001/42/CE, ha emanato la L.R. n. 44/2012 "Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica" e il Regolamento di attuazione n. 18/2013<sup>5</sup>.

La stessa prescrizione, ad ogni buon conto, **fa salve le disposizioni legislative delle singole regioni costiere in materia di pianificazione dei porti di interesse regionale<sup>6</sup>.**

Per tale motivo si rinvia, rispetto alla procedura da seguire per l'adozione e l'approvazione dei PRP nei porti non rientranti nella giurisdizione delle AdSP, alla normativa regionale pugliese di cui alla L.R. n. 17/2015, che prevede, in sintesi, l'adozione del Piano da parte del Comune costiero, d'intesa con l'Autorità Marittima, e la successiva approvazione con deliberazione di Giunta regionale.

Se la legge n. 84/1994 costituisce una pietra miliare nella normativa in materia portuale, si deve in questa sede specificare come il no-

stro ordinamento contempli una specifica legislazione afferente, da un lato, i porti regionali e, dall'altro, il **diporto nautico**.

Quanto alla prima, come noto, è oggi affidato alle regioni una serie di competenze, legislative ed amministrative, in tema di gestione del demanio marittimo.

La regione Puglia, quindi, ha adottato la **legge regionale n. 17/2015**, con cui ha inteso dettare una specifica regolamentazione per la tutela e l'uso della costa.

In questa sede, rinviando *infra* per i dovuti approfondimenti, può riferirsi come la normativa regionale, da un lato, si occupa di disciplinare "...l'esercizio delle funzioni amministrative connesse alla gestione del demanio marittimo e delle zone del mare territoriale conferite dallo Stato (...) individuando le funzioni trattenute in capo alla Regione e quelle conferite ai comuni..."<sup>7</sup> e, dall'altro, introduce (anche) nell'ordinamento territoriale la nozione di **gestione integrata della costa<sup>8</sup>** da intendersi come "[...] il concorso della pluralità di interessi pubblici, ai diversi livelli territoriali, nella valutazione delle azioni programmatiche finalizzate all'uso, alla valorizzazione e alla tutela del bene demaniale marittimo [...]".

[Per approfondire, si veda: APPARATI, Focus n.2, *Cenni sulla Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC)*].

In tema di demanio marittimo, infatti, gli aspetti correlati ad una corretta pianificazione devono guardare (anche) a quelli legati alla tutela paesaggistica ed ambientale.

Non a caso, l'art. **142, co. 1, lett. a), d. lgs. n. 42/2004** (c.d. Codice dei beni culturali), riconosce l'**interesse paesaggistico** dei "**territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare**".

L'art. **143 del Codice**, conseguentemente, assoggetta i territori costieri alla **pianificazione paesaggistica** donde i sottesi strumenti devono necessariamente procedere alla loro ricognizione, delimitazione e rappresentazione in scala ai fini della sottesa identificazione nonché a determinare le prescrizioni d'uso volte a garantire

la conservazione e la valorizzazione dei relativi caratteri distintivi.

Quanto al secondo aspetto e, cioè, alla normativa afferente il **diporto nautico** devono richiarsi il **d.P.R. n. 509/1997** e il **d.lgs. n. 171/2005** (c.d. Codice della nautica da diporto).

Il **d.P.R. n. 509/1997**, come desumibile dalla lettura dell'art. 1, disciplina il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto, il procedimento di approvazione dei relativi progetti nonché gli altri procedimenti che risultano strettamente connessi o strumentali.

Il d.P.R. in esame, in particolare, suddivide le strutture dedicate alla nautica da diporto in tre tipologie: porto turistico, approdo turistico e punti d'ormeggio<sup>9</sup>.

Sul punto, stanti le deleghe regionali in tema di funzioni amministrative sul demanio marittimo, il procedimento di rilascio della concessione per la realizzazione e la gestione delle strutture dedicate al diporto è disciplinato, a livello territoriale, dal Regolamento regionale n. 1/2020 (di cui si dirà *infra*).

Il **Codice della nautica da diporto (d. lgs. n. 171/2005 e ss.mm.ii.)**, invece, si applica (art. 1) alla navigazione da diporto esercitata, per fini esclusivamente lusori o anche commerciali, mediante i mezzi individuati dall'art. 3 del Codice (ovvero **unità da diporto; unità utilizzata a fini commerciali - commercial yacht; nave da diporto maggiore; nave da diporto minore; nave da diporto minore storica; imbarcazione da diporto; natante da diporto; moto d'acqua; unità da diporto a controllo remoto**<sup>10</sup>).

Il secondo comma dell'art. 1, più nel dettaglio, **definisce la navigazione da diporto** quale **"quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali, anche mediante le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, ferma restando la disciplina ivi prevista"**.

Quanto alla navigazione avente scopi commerciali, il Codice precisa che essa deve essere

oggetto di contratti di locazione e di noleggio; utilizzata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto; utilizzata da centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità di appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo; utilizzata per assistenza all'ormeggio delle unità sopra elencate (art. 3) nell'ambito delle strutture dedicate alla nautica da diporto; utilizzata per l'attività di assistenza e di traino delle medesime unità; utilizzata, nel rispetto della normativa europea, nazionale e regionale di settore, per l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio.

[Per approfondire, si veda: APPARATI, Focus n.3, *Le linee di intervento del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) in materia portuale*].

## I.2. Scenario per la pianificazione e la programmazione

Il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia definito dal presente documento si inserisce all'interno di una cornice costituita da strumenti della pianificazione e della programmazione regionale, che delineano indirizzi e strategie per il governo del territorio e del paesaggio e per il supporto allo sviluppo dei settori cruciali per l'economia regionale e in termini di posti di lavoro, connesse all'ambito trattato.

Di seguito, per ogni Piano e programma vengono illustrate le principali caratteristiche evidenziando gli elementi di interazione rispetto alle finalità del documento, per delineare in chiusura lo scenario globale delle politiche regionali e la prospettiva connessa alla visione di sistema della portualità pugliese.

Da questo sguardo panoramico emerge come negli ultimi anni la Regione Puglia abbia avviato da un lato una serie di iniziative in ambito blu, seguendo le ultime indicazioni comunitarie sulla transizione da un concetto di "crescita blu" a quello più olistico di "economia blu sostenibile", e riconoscendo come i settori dell'economia blu permeano, con diverse modalità, solu-





zioni che coniughino sviluppo e occupazione con sostenibilità sociale e ambientale. Dall'altro, gli strumenti regionali hanno rivolto grande attenzione ai temi della valorizzazione integrata dei paesaggi costieri e del potenziamento delle infrastrutture di connessione non solo in chiave regolativa ma come disegno di visione strategica della futura organizzazione territoriale, facendo interagire gli obiettivi trasversali di salvaguardia delle risorse naturali, dalla tutela e la valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio, a quelli dello sviluppo sostenibile del turismo e dell'economia, settore marino e costiero (il settore blu), per rendere il trasporto marittimo più ecologico e investire nella promozione della formazione, dell'economia circolare, dell'occupazione e dello sviluppo del settore portuale nelle sue varie declinazioni.

Inoltre, la Regione Puglia intende preservare e accrescere il valore del mare e la vocazione marinara quali elementi identitari paradigmatici della comunità e del territorio pugliesi, e nel contempo puntare agli ambiti più innovativi e ad elevato tasso di crescita, agendo opportunamente attraverso le leve dello sviluppo sostenibile e adottando un approccio integrato ed ecosistemico. Si è venuto così a consolidare un metodo di lavoro multidisciplinare e multisetoriale che rafforza l'integrazione delle azioni pubbliche collegate al mare, storicamente settorializzate, confermando un'interpretazione estensiva e olistica della blue economy, e mettendo a sistema le sinergie già avviate tra i diversi ambiti, attraverso una concertazione e una coerenza d'azione tra tutti i settori.

In questo quadro si delinea la possibilità di convergenza dei piani e programmi in una *visione* unica e una strategia condivisa che, partendo dalle competenze ed esperienze acquisite negli anni nei vari temi blu da parte di tutti gli Aparati Amministrativi Regionali, possa favorire la convergenza delle politiche verso uno scenario integrato in cui l'interdipendenza e integrazione nelle competenze e nelle infrastrutture sia capace di implementare l'interoperabilità terra-mare e supportare azioni sostenibili nel sistema economico e le trasformazioni socioeconomiche per

la produzione di ricadute positive sul territorio. In questa prospettiva, viene data centralità nelle politiche regionali, stimolando quelle locali – in particolar modo dei comuni costieri a cui sono state conferite le funzioni demaniali – verso una programmazione coerente e condivisa delle diverse risorse pubbliche basata su obiettivi e strategie comuni orientate al benessere collettivo.

Negli ultimi anni la definizione di strategie regionali si è avvalsa anche del contributo di strumenti come i programmi Interreg e il finanziamento di progetti di collaborazione con enti locali, università, centri di ricerca, agenzie, imprese e altri soggetti del partenariato economico e sociale, nonché con i progetti di cooperazione internazionale; in particolare la Regione Puglia è impegnata con la cooperazione transfrontaliera con Paesi UE (Croazia, Grecia) ed extra UE (Albania, Montenegro).

Tra le iniziative regionali rientrano i progetti regionali finanziati dal POR FESR-FSE 2014-2020 a sostegno dell'imprenditorialità e della ricerca in settori "blue" quali: Future in Research e RIPARTI, PIN, Innonetwork e Innolabs. Tra i progetti finanziati da PO FEAMP 2014-2020: APPE-SCA, ACQUACOLTURA PUGLIESE 4.0. Inoltre vi sono attività realizzate all'interno dell'APQ Sviluppo Locale - Italia Navigando, P.O. FESR 2007-2013, "Realizzazione di modelli fisici necessari alla verifica di realizzabilità di progetti relativi ai porti turistici previsti nella programmazione regionale".

Tra questi, si segnalano in particolare: il progetto "Coastal Heritage Network - CoHeN", finanziato dal programma Interreg Grecia- Italia 2014- 2020, che punta a promuovere il turismo culturale attraverso la valorizzazione di un itinerario della Costa Adriatico- Ionica, mediante la creazione di una rete di elementi caratteristici del patrimonio storico materiale relativo a tutte le Regioni eleggibili all'area transnazionale, tra cui fari e torri costiere; il progetto "Adriatic Ionic Small Port Network - AI SMART", che mira all'implementazione e allo sviluppo di una rete portuale comune nell'area adriatico-ionica, fondata sul concetto di "porto intelligente, verde e

integrato" e orientata a collegare i piccoli porti dei Paesi transfrontalieri coinvolti, mediante la promozione dello sviluppo del trasporto marittimo di corto raggio, come componente di mobilità sostenibile delle rotte intermodali.

A partire da questa cornice, il Quadro di Assetto del sistema portuale contribuisce a completare lo scenario regionale nel definitivo passaggio verso l'armonizzazione e l'azione congiunta di azione di governo del territorio e di programmazione dello sviluppo socio-economico.

#### 1.2.1. Orientamenti per lo sviluppo sostenibile

##### i. Agenda ONU 2030

L'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, è il documento di riferimento internazionale che delinea il perseguimento delle tre dimensioni della sostenibilità: la crescita economica, l'inclusione sociale e la tutela dell'ambiente.

Il documento, approvato dalle Nazioni Unite e sottoscritto il 25 settembre 2015 da 193 Paesi membri tra cui l'Italia, sancisce la condivisione dell'impegno a garantire l'impegno pragmatico oltre che programmatico, a valle di decenni di fallimento di misure e politiche ambientali, economiche e sociali e affermando una visione integrata delle diverse dimensioni dello sviluppo.

L'Agenda, è composta da **17 Obiettivi di sviluppo sostenibile** (*Sustainable development goals* - SDGs) da raggiungere entro il 2030, e la cui interconnessione si può leggere sinteticamente secondo 5 aree (cd. '5 P'): Persone, Prosperità, Pace, Partnership, Pianeta.

Gli Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) della Agenda 2030 sono:

- 1: SCONFIGGERE LA POVERTÀ. *Porre fine ad ogni forma di povertà nel mondo*
- 2: SCONFIGGERE LA FAME. *Porre fine alla fame, raggiungere la sicurezza alimentare, migliorare la nutrizione e promuovere un'agricoltura sostenibile*
- 3: SALUTE E BENESSERE. *Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età*
- 4: ISTRUZIONE DI QUALITÀ. *Assicurare un'istruzione di qualità, equa ed inclusiva, e promuovere opportunità di apprendimento permanente per tutti*
- 5: PARITÀ DI GENERE. *Raggiungere l'uguaglianza di genere e l'empowerment (maggiore forza, autostima e consapevolezza) di tutte le donne e le ragazze*
- 6: ACQUA PULITA E SERVIZI IGIENICO-SANITARI. *Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell'acqua e delle strutture igienico-sanitarie*
- 7: ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE. *Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni*
- 8: LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA. *Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti*
- 9: IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE. *Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile*
- 10: RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE. *Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le Nazioni*
- 11: CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI. *Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili*
- 12: CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI. *Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo*
- 13: LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO. *Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze*
- 14: VITA SOTT'ACQUA. *Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile*
- 15: VITA SULLA TERRA. *Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre, gestire sostenibilmente le foreste, contrastare la desertificazione, arrestare e far retrocedere il degrado del terreno, e fermare la perdita di diversità biologica*
- 16: PACE, GIUSTIZIA E ISTITUZIONI SOLIDE. *Promuovere società pacifiche e più inclusive per uno sviluppo sostenibile; offrire l'accesso alla giusti-*





*zia per tutti e creare organismi efficienti, responsabili e inclusivi a tutti i livelli*

17: PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI. *Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile.*

I 17 obiettivi sono inoltre articolati in 169 Target che li sostanziano e oltre 240 indicatori, che rappresentano i parametri sulla base dei quali ciascun Paese viene valutato periodicamente in sede Onu e dalle opinioni pubbliche nazionali e internazionali.

L'attuazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile è compito delle istituzioni ai diversi livelli, attraverso la redazione di Agende Nazionali. Per l'Italia lo strumento di coordinamento dell'attuazione dell'Agenda 2030 è costituito dalla Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SN-SvS), prodotto della trasformazione aggiornata della Strategia Nazionale di azione ambientale (2002), con un percorso di elaborazione coordinato dal MATTM per la dimensione interna e dal Ministero per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale (MAECI) per la dimensione esterna.

La S.N.Sv.S., oggetto di aggiornamento triennale come previsto dalla legge 221/2015 (art. 3), definisce il quadro di riferimento nazionale per i processi di pianificazione, programmazione e valutazione di tipo ambientale e territoriale, in attuazione di quanto previsto dall'art. 34 del Dlgs 152/2006 e ss.mm.ii.. Lo stesso articolo (comma 4) dispone per Regioni e Province Autonome il compito di provvedere all'approvazione di proprie Strategie di sviluppo sostenibile entro un anno dall'approvazione della strategia nazionale, declinando gli obiettivi secondo le specificità territoriali, per contribuire agli obiettivi nazionali e assicurare unitarietà all'attività di pianificazione.

La Regione Puglia dal 2019 è al lavoro per l'elaborazione della Strategia Regionale, attraverso un percorso composto da iniziative e strumenti, tra cui la produzione degli indicatori di base, periodicamente aggiornati e resi pubblicamente accessibili. In coerenza con la lettura delle caratteristiche del territorio e della società pugliese, tra i 17 obiettivi di sviluppo sostenibile delineati nell'Agenda ONU 2030, l'azione è focalizzata su-

gli obiettivi 7, 12, 13, e 15, tramite l'utilizzo di quattro principali leve di sostenibilità: la decarbonizzazione, l'economia circolare, i cambiamenti Climatici e la visione per un Pianeta pulito per tutti.

#### *ii. Agenda 2030 AIVP per le città porto*

Le città portuali sono ambiti allo stesso tempo particolarmente soggetti agli effetti dei cambiamenti climatici, e cruciali per l'introduzione di azioni di adattamento allo scopo di perseguire uno sviluppo sostenibile.

In questa prospettiva, l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP) nel 2018 ha avviato un percorso che ha prodotto l'Agenda 2030, presentata alle Nazioni Unite nel 2019 e sottoscritta da numerose Autorità portuali, agenzie di sviluppo urbano, amministrazioni regionali e comunali di tutto il mondo.

Lo scopo dell'Agenda è quello di adattare i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile ONU al contesto specifico delle relazioni tra città e porti, aiutando così gli stakeholder portuali e urbani a predisporre progetti e piani che contribuiscano alle finalità dello sviluppo sostenibile nelle relazioni porto-città. Il documento stabilisce **10 obiettivi** da raggiungere entro il 2030, che indicano le principali sfide per le città portuali sostenibili, a cui sono legate 46 misure di intervento che ne rappresentano specifici target che li rendono operativi.

Gli Obiettivi della Agenda 2030 AIVP sono:

1: ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI. *Preparare i porti cittadini ad anticipare le conseguenze dei cambiamenti climatici per i porti*

2: TRANSIZIONE ENERGETICA ED ECONOMIA CIRCOLARE. *Rendere il territorio delle città-porto centrali per la transizione energetica e l'economia circolare, attraverso iniziative congiunte dei diversi attori locali su energia e industria sostenibili e innovative*

3: MOBILITÀ SOSTENIBILE. *Trovare una nuova e migliore mobilità che colleghi città e porto e contrastare la congestione di traffico urbana*

4: GOVERNANCE RINNOVATA. *Promuovere il dialogo città-porto attraverso un approccio di gover-*





*nance innovativo per città portuali sostenibili, volto a conciliare la ricerca di prestazioni economiche e ambientali con il benessere e le aspirazioni della popolazione*

5: **INVESTIRE NEL CAPITALE UMANO.** *Sviluppare la città-porto in modo tale da offrire occupazione a residenti, giovani talenti, professionisti e imprenditori, necessaria per lo sviluppo personale e sociale e per la competitività della comunità portuale*

6: **CULTURA E IDENTITÀ PORTUALE.** *Promuovere e valorizzare la cultura e l'identità locale specifica delle città-porto come risorsa chiave, e favorire lo sviluppo di un senso di orgoglio e prosperità nella comunità*

7: **CIBO DI QUALITÀ PER TUTTI.** *Rendere le città-porto attori chiave per l'obiettivo di una distribuzione alimentare sostenibile e di qualità per tutti*

8: **INTERFACCIA PORTO-CITTÀ.** *L'interfaccia porto-città è una risorsa per mescolare diversi programmi, e fornire attività legate all'abitare, ricreative e culturali ai residenti che vivono in prossimità alle attività portuali*

9: **SALUTE E QUALITÀ DELLA VITA.** *Migliorare le condizioni di vita dei residenti della città porto e proteggere la loro salute*

10: **PROTEGGERE LA BIODIVERSITÀ.** *Ripristinare e proteggere la biodiversità a terra e in mare dei territori portuali e delle città-porto.*

Nell'ambito del Quadro di Assetto della rete dei porti regionale, risulta particolarmente interessante adottare questo approccio anche per i porti minori e per i contesti urbani di piccola-media scala, con l'obiettivo di stimolare iniziative multiobiettivo legate al perseguimento dell'Agenda 2030.

## 1.2.2. Documenti strategici

### i. *Blue Vision 2030*

Approvata con DGR del 2022, è la strategia regionale che mira a favorire la crescita blu – *blue growth* – attraverso l'uso equo e sostenibile delle risorse del mare, nella prospettiva della ge-

stione di un ecosistema sano, produttivo e resiliente. Risultato del lavoro trasversale ai vari settori dell'amministrazione regionale (Sviluppo Economico; Ambiente, paesaggio e qualità urbana; Agricoltura, sviluppo rurale e ambientale; Turismo, economia della cultura e valorizzazione del territorio; Bilancio, affari generali e infrastrutture), la strategia riconosce l'economia blu come un fattore determinante per l'occupazione e la produzione di valore economico, e intende valorizzare i punti di forza dei mari pugliesi, sia dal punto di vista del patrimonio naturalistico che da quello del potenziale turistico e delle tradizioni radicate nel settore marittimo e nautico, della pesca e dell'acquacoltura (e dei relativi profili di competenze e caratteri di competitività), e dell'emergere di un sistema innovativo regionale ramificato, costituito anche da attori non tradizionali.

Ciò nonostante, vengono evidenziati tra i punti di debolezza le carenze strutturali nelle aree portuali e nei punti di sbarco, e la riduzione del vantaggio competitivo del sistema portuale regionale connesso alla centralità geografica nel Mediterraneo. Nella filiera dell'economia blu pugliese sono diversi i settori connessi all'ambito della portualità diportistica e turistica, tra *core*, o principali (costruzione e riparazione di imbarcazioni, pesca, protezione delle coste, trasporti marittimi) e *no-core* (turismo).

Gli obiettivi della strategia mirano alla concertazione e alla coerenza d'azione tra tutti i settori della blue economy e di orientamento degli investimenti per la ricerca e lo sviluppo di tecnologie innovative, utilizzando tre tipologie di strumenti: finanziari (fondi europei, nazionali e regionali); *networking* e reti di relazioni (*cluster* regionali e nazionali, aggregazioni); pianificatori (in ambito territoriale e ZES).

La strategia pone al centro della discussione interistituzionale una visione integrata e strategica per lo sviluppo della Blue Economy nel territorio regionale, attraverso due attività: la definizione della *governance* con il coinvolgimento degli attori istituzionali e rappresentativi del territorio e l'impegno nella contribuzione degli attori coin-

volti su un programma di lavoro condiviso; lo sviluppo della strategia con la continuità d'azione di medio-lungo periodo.

La strategia si iscrive nelle principali indicazioni internazionali e comunitarie per evidenziare il ruolo dell'economia blu sostenibile e per guidare la transizione verde – *Agenda 2030* e *European Green Deal* – e per superare l'approccio settoriale nelle attività marittime – *Marine Strategy Framework Directive* ed *EU Integrated Maritime Policy*.

In questa prospettiva, l'approvazione del documento di Strategia Blue 2030 è tesa anche all'allineamento col parallelo lancio dei Programmi UE del periodo 2021-2027.

*ii. Smart Puglia 2030 – Strategia di Specializzazione Intelligente (S3)*

Approvata con DGR n. 569 del 27 aprile 2022, è la strategia che individua, tra i *driver* trasversali che determinano sfide e opportunità per tutte le filiere, l'economia del mare, integrando in una visione comune e con un approccio di sostenibilità le diverse attività legate al mare e rappresentando un'opportunità di valorizzazione del capitale naturale e innovazione profonda dei settori di attività economica (dalla pesca alla cantieristica, al turismo, eccetera) che, pur avendo un ruolo rilevante nell'economia regionale, esprimono ampi ambiti di miglioramento in termini di qualità dei prodotti ed efficienza dei servizi.

Le linee di sviluppo della *starfish strategy* di sviluppo dell'economia blu pugliese sono tutte connesse alle attività della nautica da diporto: cantieristica sostenibile e innovativa (Innovazione Blu); riduzione dell'inquinamento marino da plastiche e microplastiche, valorizzazione degli scarti della pesca e dell'acquacoltura per la produzione di nuovi bioprodotto e materiali (Integrazione tra blue e green economy); creazione di collegamenti e sinergie tra turismo marittimo e costiero, pesca, protezione delle acque, ristorazione e nautica e non solo (Pianificazione integrata e approccio olistico alle iniziative); controllo della navigazione e sicurezza, monitorag-

gio ambientale, aree marine protette, turismo sostenibile, trasporti marittimi (Rafforzamento della cooperazione adriatico-ionica - EUSAIR); creazione di nuove figure professionali con competenze trasversali e multidisciplinari, rafforzamento delle competenze digitali degli operatori del settore (Rafforzamento del capitale umano).

*iii. Puglia365 - Piano strategico del turismo 2016-2025*

Il Piano Strategico del Turismo della Regione Puglia 2016-2025 ha definito un processo corale tra operatori del settore, Enti locali, partenariato, associazioni datoriali e sindacali, stakeholders, *opinion leader* locali, Università, per continuare a costruire una visione e una strategia aggiornata, condivisa e partecipata del turismo in Puglia.

Tra i principali temi emersi a costituire la visione al 2025 vi è l'imprescindibilità dalla "sostenibilità" dello sviluppo turistico come previsto dal WTO (*World Tourism Organisation*), intendendo il concetto di sostenibilità non solo di carattere ambientale, ma sociale, intra-generazionale, inter-generazionale ed economico. Per una strategia di lungo periodo si sottolineano quindi come prioritaria l'attenzione ai temi dell'erosione della costa, dell'adeguato sfruttamento delle risorse naturali e ambientali, e della *carrying capacity* (la capacità di carico) come fattori di rischio per l'esperienza nella destinazione pugliese soprattutto in aree congestionate nel periodo di picco, e che sono temi connessi strettamente con l'ambito della nautica e del diporto turistico.

La strategia punta sulla necessità di coordinamento con un Piano regionale di intermodalità secondo gli standard del mercato turistico europeo, che coinvolga tra i principali mezzi di trasporto e scali anche i porti e i marina, affrontando la debolezza rappresentata dalle problematiche inerenti l'accessibilità logistica, come la scarsità di infrastrutture, la penuria di collegamenti dei trasporti pubblici nelle zone extra-urbane, e l'obsolescenza e inadeguatezza delle connessioni nel soddisfare la domanda e le esigenze dei turisti e degli autoctoni. Con riferimento allo

sviluppo della Blue Economy, si evidenzia la necessità della riqualificazione dei porti turistici e di sostegno alla cantieristica navale in qualità di volano per il turismo da diporto, il charter nautico, l'industria nautica, l'artigianato marinairesco e le attività sportive (vela, canottaggio, pesca sportiva, subacquea, ecc.).

Allargando lo sguardo all'elemento mare nel suo complesso, questo viene individuato quale risorsa culturale, e *gate* per la valorizzazione e la conoscenza del territorio anche a vantaggio dei territori dell'entroterra costiero, al fine di ampliare la stagionalità e la fruizione del turismo culturale in una rinnovata forma di turismo del paesaggio culturale. Il turismo del mare non viene quindi inteso come mero turismo balneare, ma si evolve in un ampio ventaglio maggiormente corrispondente alle richieste della domanda internazionale (elioterapia, attività sportive, ludiche e culturali, ecc.), includendo il turismo marinaro, basato sulla valorizzazione dei saperi e legati al mare (antiche rotte e ittica, pescaturismo, artigianato). In questa prospettiva, la nautica da diporto e il turismo nautico possono ricoprire un ruolo di valore all'interno del sistema di fruizione lenta del territorio, promuovendo le produzioni di eccellenza dei territori e rendendo i diportisti "ambasciatori". In questo senso viene incentivata un'evoluzione dei comportamenti e delle aspettative dei turisti da "ospiti" in cerca di informazioni a viaggiatori consapevoli in cerca di esperienze personalizzate e di valore.

Infine, nella prospettiva di favorire un turismo sostenibile e "in rete" a fronte delle tendenze di sviluppo del settore in un contesto globalizzato e post-industriale, la strategia intende determinare un approccio che garantisca nuova occupazione stabile e di qualità, guardando la politica pubblica in ambito turistico come trasversale a temi come la formazione e le infrastrutture. La strategia dunque mira a una dimensione condivisa e di lungo periodo che porti la Puglia contemporaneamente ad accrescere la sua quota di mercato nell'industria turistica garantendo uno sviluppo sostenibile e valorizzando il capitale umano coinvolto.

### 1.2.3. Strumenti di pianificazione

#### i. PAI - Piano stralcio di Assetto Idrogeologico

Il Piano di Bacino distrettuale, redatto dall'Autorità di bacino distrettuale competente, "si configura quale documento di carattere conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque, sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato" (Relazione di Piano).

Per ogni bacino idrografico quindi, il PAI è il Piano territoriale di settore mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso in materia di difesa e valorizzazione del suolo ed in materia di corretta utilizzazione delle acque. (art. 65, c. 1 Decreto legislativo n. 152/2006), e dunque lo strumento di governo sovraordinato ai piani redatti dagli Enti pubblici territoriali, che definisce gli elementi di pericolosità idraulica e pericolosità geomorfologica del territorio.

Il Piano di bacino viene redatto e approvato per sottobacini o per stralci relativi a settori funzionali. Relativamente al territorio regionale pugliese, i piani di riferimento sono relativi a tre unità di gestione: UoM - Regionale Puglia e interregionale Ofanto (bacino idrografico Ofanto, già bacino interregionale; bacini idrografici della Puglia, già bacini regionali, corrispondente all'ex Autorità di Bacino Interregionale Puglia), UoM Fortore (bacino idrografico Fortore, già bacino interregionale, ex Autorità di Bacino Interregionale Fortore; Saccione; Trigno; Regionale Molise) e UoM Bradano (bacino idrografico del Bradano, già bacino interregionale, ex Autorità di Bacino Interregionale Basilicata).

#### ii. PGRA - Piano di Gestione Rischio Alluvioni

Il Piano di gestione del rischio di alluvioni - PGRA è lo strumento che ha il compito di rendere attuabile ed efficace una nuova fase di governance della gestione del rischio di alluvioni avviata





dalla Direttiva Europea 2007/60/CE (cd. Direttiva alluvioni), derivata dalla più generale Direttiva quadro sulle acque 2000/60/CE e recepita nel diritto con Decreto legislativo n. 49/2010. Nella Direttiva si afferma che le probabilità e la gravità degli impatti negativi provocati dalle alluvioni, come le vittime umane e i danni all'ambiente, possono essere accresciute da alcune attività umane (come la localizzazione degli insediamenti e attività economiche e la riduzione della capacità di ritenzione idrica determinata da alcuni usi antropici) e dai cambiamenti climatici. Di conseguenza, affinché le misure di riduzione dei rischi derivanti e connessi alle alluvioni siano efficaci, devono essere coordinate a livello di bacino idrografico. Di conseguenza, si introduce il concetto di quadro per la valutazione e la gestione del rischio di alluvioni volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche connesse con le alluvioni all'interno della Comunità.

Le due direttive europee (2000/60/CE e 2007/60/CE) evidenziano l'approccio integrato della gestione basato su tre principi:

- l'unità geografica di riferimento caratterizzata da un'ampia porzione di territorio raggruppante più bacini individuata come distretto idrografico;
- la pianificazione come strumento ai fini e per il raggiungimento degli obiettivi per l'azione comunitaria in materia di acque, e per la gestione e la riduzione del rischio da alluvioni (codificando, disciplinando e ampliando quanto già contenuto nella L. 183/89);
- l'individuazione dei soggetti a cui è demandata la redazione dei piani.

Questo approccio trova operatività nella predisposizione, per ciascuno dei distretti idrografici individuati nell'art. 64 del D.Lgs. 152/2006, del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGR), che contiene il quadro di gestione delle aree soggette a pericolosità e rischio individuate nei distretti, delle aree dove possa sussistere un rischio potenziale significativo di alluvioni e dove si possa generare in futuro, nonché delle zone costiere soggette ad erosione, e definisce gli obiettivi di sicurezza e le priorità di intervento a scala di-

strettuale, con la partecipazione dei portatori di interesse e del pubblico.

Con riferimento al Distretto idrografico dell'Appennino Meridionale, in cui il territorio regionale è ricompreso (suddiviso tra UoM ITR161I020 - Regionale Puglia e Interregionale Ofanto, UoM ITI012 - Bradano e UoM ITI015 - Fortore) il Primo Piano di Gestione Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Appennino Meridionale PGR DAM è stato adottato, ai sensi dell'art. 66 del d.lgs. 152/2006, con Delibera n° 1 del Comitato Istituzionale Integrato del 17 dicembre 2015, è stato approvato dal Comitato Istituzionale Integrato in data 3 marzo 2016. Con l'emanazione del DPCM in data 27/10/2016 si è concluso il I ciclo di Gestione 2011-2016. Con il II ciclo di Gestione 2016-2021 il PGR è oggetto di aggiornamento e revisione.

Con riferimento alle aree costiere e alle infrastrutture portuali, nella relazione metodologica si evidenzia come la loro realizzazione ha contribuito a modificare profondamente il naturale assetto idraulico del territorio (portando ad esempio le aree portuali a Manfredonia ricadente nell'area inondata nella provincia di Foggia interessata dalla presenza dei fiumi Candelaro, Cervaro e Carapelle nella UoM ITR161/IT020/Puglia /Interregionale Ofanto), e alla concomitanza di fenomeni di inondazione marina e fluviale (quest'ultima sia del reticolo artificiale che naturale) e dinamiche di erosione che interessano il tratto costiero e in particolare i sistemi dunali, con conseguenziale danneggiamento e distruzione degli habitat, nonché danni per le strutture residenziali/turistiche presenti.

Tra le maggiori criticità, lungo le fasce costiere e in particolare nel tratto terminale del corso d'acqua si rilevano da un lato l'urbanizzazione legata al turismo balneare e la messa a coltura delle aree di pertinenza fluviale, con conseguenti fenomeni di erosione e alterazione del trasporto solido alla foce; dall'altro, la mancanza di piani regolari e strutturati di monitoraggio e di manutenzione dei corsi d'acqua principali, del reticolo idrografico secondario e minore, delle opere idrauliche ad essi collegate, e delle dinamiche della linea di costa.

iii. *PRC - Piano Regionale delle Coste*

Introdotta dalla Regione Puglia, con la legge 23 giugno 2006 n. 17 "Disciplina della tutela e dell'uso della costa", questo strumento di pianificazione e programmazione ha la finalità di attuare una organica gestione del territorio costiero favorendo la concreta applicazione i principi generali ai quali secondo la norma deve conformarsi l'azione amministrativa in materia di demanio marittimo (salvaguardia, tutela e uso eco-sostenibile dell'ambiente; accessibilità ai beni del demanio marittimo e al mare territoriale per la loro libera fruizione; semplificazione dell'azione amministrativa; trasparenza delle procedure e partecipazione alla definizione degli indirizzi; integrazione tra i diversi livelli della Pubblica amministrazione, attraverso forme di cooperazione e di concertazione; decentramento amministrativo dei compiti e delle funzioni connesse).

Il Piano disciplina l'utilizzo delle aree del Demanio Marittimo, con la finalità di garantire il corretto equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici del litorale pugliese, la libera fruizione e lo sviluppo delle attività turistico ricreative. Con riferimento al modello di gestione integrata delle aree costiere (*Integrated Coastal Zones Management*), si persegue l'obiettivo imprescindibile dello sviluppo economico e sociale attraverso criteri di rispetto dei processi naturali ed eco-compatibilità delle attività antropiche.

Inoltre il Piano costituisce uno strumento di conoscenza del territorio costiero, in particolar modo delle dinamiche geomorfologiche e meteorologiche connesse prioritariamente alle problematiche connesse all'erosione costiera, la cui evoluzione richiede un attento e costante monitoraggio e interventi di recupero e riequilibrio litoraneo. In tale contesto il Piano definisce le cosiddette Unità Fisiografiche e Sub-Unità, intese quali ambiti costiero - marini omogenei e unitari. Il Piano costituisce altresì uno strumento di pianificazione, in relazione al recente conferimento delle funzioni amministrative dalla Regione agli Enti locali in merito al rilascio di concessioni demaniali marittime; questo esercizio viene garantito a partire

dalla definizione di linee guida, indirizzi e criteri a cui i Piani Comunali delle Coste (PCC) sono tenuti a conformarsi.

iv. *PPTR - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale*

Il Piano Paesaggistico Territoriale della Puglia (PPTR) è stato approvato dalla Giunta Regionale con DGR n. 176 del 16.02.2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015.

Il Piano paesaggistico - ai sensi degli artt. 135 e 143 D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del Paesaggio" e successive modifiche e integrazioni (in seguito: Codice), con specifiche funzioni di Piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L.R. 7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica" - è rivolto a tutti i soggetti, pubblici e privati, e agli enti competenti in materia di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio. Il PPTR persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia, in attuazione della L.R. 7 ottobre 2009, n. 20 e del Codice, nonché in coerenza con le attribuzioni di cui all'art. 117 della Costituzione, e conformemente ai principi di cui all'art. 9 della Costituzione e alla Convenzione Europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000, ratificata con L. 9 gennaio 2006, n. 14.

Con riferimento all'elaborazione di specifici strumenti pianificatori sui porti, da intendersi secondo le nozioni sopra riportate, si rappresenta che per gli adempimenti di compatibilità con la norma paesaggistica, a mente dell'art 98 bis delle NTA, tutti gli strumenti di pianificazione territoriale, dovranno conformarsi al PPTR a norma dell'art. 145 del Codice. Il **parere di conformità** al PPTR è rilasciato su istruttoria della competente struttura regionale, assicurata la partecipazione degli organi ministeriali al procedimento medesimo, verificando la coerenza e la compatibilità dello strumento con:

a) il quadro degli obiettivi generali e specifici, di cui al Titolo IV;

- b) la normativa d'uso e gli obiettivi di qualità di cui alla sezione C2 della scheda di ambito di riferimento;
- c) gli indirizzi, le direttive, le prescrizioni, le misure di salvaguardia e utilizzazione e le linee guida di cui all'art. 6;
- d) i Progetti territoriali per il paesaggio regionale di cui al Titolo IV.

In particolare, le finalità perseguite riguardano la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico autosostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione e il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità. Il Piano delinea un approccio patrimoniale al paesaggio, e definisce nella strategia il passaggio da un approccio "di settore" a uno "di governo integrato" che tiene in considerazione le diverse identità pugliesi e le diverse dinamiche del territorio. Il Piano, nella sua natura di strumento di governo del territorio e del paesaggio, rappresenta un cambio di paradigma nell'approccio istituzionale su tre livelli: col passaggio da un sistema di pianificazione di tipo regolativo a uno di tipo strategico, ossia una visione condivisa del futuro del territorio e una maggiore capacità di rendere praticabili le previsioni di Piano; con l'introduzione di procedure valutative nei processi di pianificazione; con l'applicazione del principio di "sussidiarietà" mediante il metodo della copianificazione, che punta all'efficienza dell'azione amministrativa attraverso la semplificazione dei procedimenti, alla trasparenza delle scelte con la più ampia partecipazione sociale, alla perequazione. Questo nuovo sistema affianca ai documenti di Piano la redazione di successive Linee guida e Criteri per l'adeguamento al PPTR degli strumenti urbanistici da parte degli Enti Locali.

Le linee guida del PPTR costituiscono un utile supporto alla attività di pianificazione e progettazione delle amministrazioni comunali e dei privati da avviare in coerenza con i Principi Strate-

gici del Quadro di Assetto del Sistema dei Porti, rappresentando un quadro di riferimento unitario di indirizzi e criteri metodologici ed un parametro di riferimento per la valutazione di coerenza di detti strumenti e interventi con la norma paesaggistica.

Si segnalano pertanto le seguenti linee guida del PPTR:

- 4.4.1 Parte prima - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energie rinnovabili;
- 4.4.1 Parte seconda - Componenti di paesaggio e impianti di energie rinnovabili;
- 4.4.2 Linee guida sulla progettazione di aree produttive paesisticamente e ecologicamente attrezzate (APPEA);
- 4.4.5 Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture.

Il PPTR contiene le Schede degli Ambiti Paesaggistici che, oltre a fornire testi, materiali iconografici, fotografici, cartografici per ciascuno degli **11 ambiti** in cui il piano paesaggistico ha suddiviso il territorio regionale, restituiscono una valutazione integrata del territorio costiero in relazione alla conformazione storica, ai caratteri dell'assetto idrogeomorfologico, ambientale ed ecosistemico, per tipologie insediative (città, infrastrutture, ...), identità percettiva dei paesaggi, utile base di supporto alla costruzione del quadro delle conoscenze dei successivi strumenti di pianificazione e progettazione.

A partire dalla base data dal quadro conoscitivo - indirizzato alla descrizione, interpretazione e rappresentazione identitaria dei molteplici e fortemente differenziati paesaggi della Puglia - vengono definite le invarianti strutturali, ovvero le regole fondamentali che ne hanno guidato la costruzione nel lungo periodo, lo stato di conservazione, le criticità e le condizioni di riproducibilità per le trasformazioni, stabilendo le regole statutarie per tutela e valorizzazione che confluiscono negli obiettivi di qualità paesaggistica. Questo impianto è il punto di partenza per una visione progettuale, in coerenza con questi assunti, teso a disegnare uno scenario di medio-lungo periodo che si propone di mettere a





valore e in forme durevoli e sostenibili gli elementi del patrimonio identitario, elevando la qualità paesaggistica dell'intero territorio attraverso azioni di tutela, valorizzazione, riqualificazione e progettazione dei paesaggi della Puglia.

Lo scenario strategico è definito da cinque progetti territoriali per il paesaggio regionale: la Rete Ecologica Regionale; il patto città-campagna; il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce; la valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri; i sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali.

Pur essendo trasversale a tutti i progetti strategici, il ruolo chiave rappresentato dal sistema portuale regionale emerge in relazione al sistema infrastrutturale della mobilità dolce e alla valorizzazione integrata dei paesaggi costieri. Quest'ultimo in particolare, ha il duplice scopo di arrestare i processi di degrado dovuti alla pressione insediativa e di valorizzare l'immenso patrimonio identitario (urbano, naturalistico, rurale e culturale) ancora presente nel sistema costiero e nei suoi entroterra, interessando in particolare i waterfront urbani, i sistemi dunali, le zone umide, le zone agricole, le urbanizzazioni periferiche, i collegamenti infrastrutturali con gli entroterra costieri e la navigabilità dolce.

Il Piano affronta il limite intrinseco del PRC relativamente al valore normativo solo per la fascia demaniale, a fronte delle difficoltà di aggiornamento dei dati sulla dividente demaniale in diversi tratti costieri regionali a causa dell'erosione marina. Il PPTR Puglia adotta un approccio integrato e strategico alla pianificazione e gestione delle zone costiere, basato su una definizione "profonda" della costa, ben più ampia della fascia dei 300 m sancita dalla legge Galasso.

Il sistema della mobilità dolce individua i principali siti portuali del sistema regionale anche al fine di delineare i collegamenti marittimi della metrò mare, e che si può raffrontare all'interno di un più ampio sistema intermodale definito dai collegamenti multimodali tra costa e interno, dai collegamenti ferroviari di valenza paesaggistica, dai collegamenti ciclo-pedonali che si sviluppano anche sul litorale e dalle strade costiere. Gli

obiettivi specifici collegati riguardano la realizzazione di un sistema di fruizione via mare dei centri costieri regionali (Cfr. obiettivo specifico 8.4); la realizzazione di un sistema di corridoi ecologici multifunzionali di collegamento tra la costa e l'entroterra (Cfr. obiettivo specifico 8.5); la realizzazione dell'integrazione tra tutte le modalità di spostamento che compongono la rete multimodale, privilegiando gli spostamenti ferroviari, ciclopedonali e marittimi (Cfr. obiettivo specifico 8.6); la realizzazione di un sistema di fruizione costiera sostenibile e di alta qualità paesaggistica (Cfr. obiettivo specifico 8.7); la realizzazione di un sistema di corridoi paesaggistici multimodali trasversali che costituiscano il principale accesso (fruitivo e visuale) alla costa (Cfr. obiettivo specifico 8.8).

Lo scenario della mobilità dolce individua, inoltre, dei circuiti multimodali che collegano i paesaggi costieri più conosciuti e pubblicizzati a quelli interni, al fine di valorizzare sinergicamente il patrimonio costiero e quello dell'entroterra, integrare il turismo balneare con gli altri segmenti del turismo storico-culturale, naturalistico, rurale ed enogastronomico, destagionalizzare i flussi turistici e decomprimere il sistema ambientale costiero. Questi circuiti si strutturano secondo un percorso circolare "costa interno costa", lungo una serie di collegamenti ferroviari, marittimi e ciclabili suggestivi o di particolare interesse paesaggistico, accessibili e connessi tra loro in corrispondenza di nodi strategici di interscambio. In particolare, il Piano acquisisce e integra i servizi di circolazione costiera del Piano dei Trasporti nelle aree a maggiore frequentazione turistica per implementare l'offerta multimodale, attraverso il potenziamento degli approdi come nodi intermodali di scambio con il trasporto pubblico su gomma, su ferro e ciclopedonale (collegamenti costa-entroterra).

v. *PRT - Piano Regionale dei Trasporti*

Il Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti (PA PRT 2021-2030) è stato approvato ai sensi dell'art. 7 comma 4 della

LR 18/2022 con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1832 del 07/12/2023, pubblicata sul BURP n° 112 supplemento del 21/12/2023, ed interessa l'intero territorio regionale con una programmazione dei trasporti orientata alla sicurezza, all'utilizzo di moderne tecnologie e all'intermodalità con obiettivi di breve, medio e lungo periodo.

Il PRT, come disposto con l'art. 2 comma 1 della LR 16/2008 - *Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti*, in accordo con il piano generale dei trasporti, è inteso come piano direttore del processo di pianificazione regionale dei trasporti e viene attuato attraverso piani attuativi che contengono, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT."

Attualmente, oltre al PA PRT 2021-2030, la Regione Puglia dispone dei seguenti piani:

- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 406 del 27 marzo 2023;
- Piano regionale delle Merci e della Logistica approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1308 del 25.09.2023.

Il processo di aggiornamento del Piano ha tenuto conto di un quadro di riferimento normativo e programmatico che include una serie di piani e strumenti di programmazione e progetti già finanziati con il PNRR e con il Fondo Complementare, fonti di finanziamento che soddisfano il primo scenario temporale di breve periodo (2026). Nel medio periodo, al 2030, vengono inseriti i progetti finanziati con il POR FESR 2021-2027 e il PNIEC, fino ad arrivare a progetti di lungo periodo al 2050 per il conseguimento degli obiettivi del Green New Deal europeo di cui alla proposta di Piano per la Transizione Ecologica.

Il Piano rileva le priorità poste dalle diverse linee di finanziamento comunitarie e nazionali (tra cui FSC 2021-2027, PNRR e Fondi strutturali), ponendo l'attenzione in particolare su interventi per lo sviluppo delle reti e dei servizi di trasporto di persone e merci in campo stradale, ferroviario, marittimo e aereo, sia con riferimento alle reti

TEN-T - in particolare il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, secondo cui la direttrice adriatica svolge una funzione rilevante nel collegamento dei porti di Taranto, Brindisi e Bari con gli scali del Nord Italia e le nazioni del Centro Europa - che alle direttrici e nodi di accesso alle medesime, nonché per la promozione della mobilità regionale e urbana sostenibile e logistica urbana. In questa cornice, sul settore marittimo e la logistica portuale gli investimenti previsti si concentrano sulla conversione green e sull'integrazione della logistica del Mezzogiorno con il resto del Paese e con il Mediterraneo, con le finalità di rafforzare la vocazione di sviluppo economico sostenibile dei porti maggiori (anche attraverso interventi nelle aree ZES - Zone Economiche Speciali, e di connessione con gli hub logistici, gli aeroporti e le aree industriali), volto a sostenere lo sviluppo industriale e dei commerci; il sostegno alla portualità di rango regionale, come volano di sviluppo locale incentrato sulla ripresa dei flussi turistici e sull'integrazione con il tessuto produttivo e logistico retrostante; il sostegno all'intermodalità terra-mare; il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, con particolare attenzione all'ammmodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica.

Il Piano Attuativo prende atto degli scenari di sviluppo previsti dalle AdSP per i tre porti principali (Bari, Brindisi e Taranto), con la definizione di un quadro preciso delle azioni infrastrutturali attraverso i propri strumenti di programmazione (Piani Operativi Triennali). Per quanto attiene i porti di interesse regionale, tra gli indirizzi strategici vi sono il potenziamento delle infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali, il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e il potenziamento dell'integrazione dei porti con le aree retro portuali (infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale).

Tra gli obiettivi specifici vi sono l'aumento della competitività del sistema portuale e interportuale; lo sviluppo e il miglioramento dei sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi trasporti marittimi, por-

ti, collegamenti multímodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile, eliminando le strozzature nelle principali infrastrutture di rete; l'incremento dei punti di stoccaggio e distribuzione dei combustibili alternativi; gli interventi di elettrificazione delle linee ferroviarie e di riduzione dell'inquinamento navale nei porti, che vanno nella direzione di rafforzare il contributo del settore trasportistico alla riduzione delle emissioni clima-alteranti favorendo la transizione energetica.

L'orientamento generale consiste nello sviluppo e rafforzamento di una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera. Di conseguenza, l'approccio alla costruzione dello scenario di Piano ha posto, preliminarmente, al centro il tema dell'accessibilità considerata sotto un triplice punto di vista: accessibilità universale - diritto alla mobilità; co-modale - massimizzazione dell'efficienza del sistema della mobilità; sostenibile - soluzione che minimizza le esternalità negative, sia a livello singolo che collettivo.

Le relative priorità di intervento riguardano in particolare l'ultimo miglio, col completamento dell'interoperabilità della rete ferroviaria e il potenziamento dell'accessibilità multimodale alle stazioni, porti e aeroporti.

Rispetto al sistema portuale e ai rapporti con il sistema territoriale regionale, si assume come riferimento programmatico la necessità di una visione di rete della pianificazione, che deve integrare le vie di collegamento ferroviario, stradale e le aree retroportuali, e in cui le infrastrutture portuali e logistiche devono essere funzionali allo sviluppo territoriale. In questo contesto, il sistema dei corridoi, basato sui nodi *core* di Taranto e Bari, deve trainare il sistema regionale che comprende un porto *comprehensive* (Brindisi) ed una preziosa rete di porti al servizio dell'economia territoriale come Manfredonia, Barletta, Molfetta, Monopoli, Gallipoli ed Otranto. Si segnala inoltre la necessità del riequilibrio modale come prerogativa sulla crescita del trasporto combinato e sull'intermoda-

lità con efficaci interventi di incentivo per ridurre il profondo divario esistente tra i trasporti su gomma e ferro. Con riferimento ai porti minori, si riconoscono i porti della Puglia adriatica nel loro ruolo storico di avamposti italiani verso oriente, in ragione della favorevole posizione geografica e delle antiche tradizioni delle sue marinerie.

In conclusione, il Piano indica che la valutazione degli investimenti con impiego di risorse pubbliche, anche finalizzata agli adeguamenti, deve essere programmata in funzione dei traffici effettivi, del valore aggiunto creato, dello sviluppo di imprese e di occupazione, dei processi di innovazione tecnologica. I porti non sono parcheggi per navi, ma industrie che debbono promuovere sviluppo e crescita. Si evidenzia a questo scopo la necessità di una governance che garantisca un maggiore equilibrio fra le istanze degli armatori - sempre più configurati come grandi soggetti multinazionali e in qualche caso oligopolisti - e le istanze territoriali rappresentate dai porti con i loro lavoratori. Il riequilibrio di queste istanze nell'attività marittimo-portuale è necessario all'affermazione del progresso e della crescita dell'intero sistema portuale e territoriale.

#### *vi. PRT - Piani Regionali di Gestione dei Rifiuti*

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani (PRGRU), approvato con D.G.C. n. 68 del 14/12/2021, e il Piano di Gestione dei Rifiuti Speciali (PGRS), approvato con D.G.R. n. 673 del 11/05/2022, costituiscono dei documenti di pianificazione settoriale in materia di gestione dei rifiuti e pongono l'accento sulla riduzione della produzione di rifiuti e degli impatti sull'ambiente derivanti dalla gestione degli stessi, sulla promozione del riciclaggio di alta qualità, sull'obbligo di realizzazione della raccolta differenziata, recependo gli obiettivi del pacchetto di misure dell'Unione Europea sull'economia circolare (CEAP - Circular economy action plan, Marzo 2020; cfr.: [https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan\\_en](https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_en).)

La pianificazione regionale in materia rifiuti si prefigge come obiettivi trasversali principali:





- favorire l'incremento del recupero di materia e diminuire lo smaltimento dei rifiuti in discarica, riducendo gli impatti ambientali delle operazioni inerenti la gestione dei rifiuti;
- ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti urbani e speciali;
- incrementare la raccolta differenziata dei rifiuti urbani e speciali al fine di favorire il loro successivo recupero;
- favorire la realizzazione di un sistema impiantistico territoriale che consenta di ottemperare al principio di prossimità;
- promuovere la sensibilizzazione in materia di gestione dei rifiuti.

In coerenza con gli indirizzi dei Piani Regionali di Gestione dei Rifiuti (e in particolare con l'obiettivo O3: "Accelerazione del raggiungimento degli obiettivi di raccolta differenziata, riciclaggio e recupero"), gli strumenti di pianificazione a livello portuale dovranno contenere misure volte a favorire la raccolta differenziata attraverso un miglioramento della gestione dei rifiuti sia nella fase di raccolta (ad es. attraverso l'installazione di aree attrezzate quali punti di raccolta e/o isole ecologiche, per il conferimento differenziato dei rifiuti urbani e speciali) sia nella fase di trasporto all'impianto di destino finale (scelta di impianti di recupero/smaltimento secondo il criterio di prossimità), volte alla minimizzazione degli effetti ambientali. Attraverso l'efficientamento del servizio in termini di massimizzazione quali-quantitativa dei rifiuti raccolti, suddivisi per diversa composizione merceologica, si favorirà il recupero degli stessi e, allo stesso tempo, si riuscirà a ridurre lo smaltimento in discarica.

Con il Decreto Legislativo 8 novembre 2021, n. 197 "Recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE" è stata approvata la nuova normativa in materia di impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi in recepimento della direttiva UE 2019/883, che pone in capo alle Autorità Marittime, d'intesa con la Regione,

la predisposizione del piano di gestione dei rifiuti navali e in capo al Comune – ovvero all'Autorità d'Ambito Territoriale Ottimale, ove costituita – l'affidamento del servizio di gestione dei suddetti rifiuti.

#### I.2.4. Cooperazione territoriale europea

##### i. Strategia EUSAIR

La Strategia dell'Unione Europea per la Regione Adriatica e Ionica (EUSAIR - *European Union Strategy for the Adriatic and Ionian Region*), avviata formalmente con Comunicazione della Commissione Europea del 30.11.2012, si pone l'obiettivo di sviluppare le attività marittime nell'area adriatico ionica anche attraverso l'utilizzo degli strumenti finanziari dell'UE (ad esempio: FESR, FC, FSE, FEP, 7° PQ, LIFE+, FEAMP, IPAFunds) e si articola in **quattro pilastri** fondamentali: *Blue Growth, Connecting the Region, Environmental Quality e Sustainable Tourism*.

Ciascun pilastro è coordinato da un Paese dell'Unione europea e da un Paese *extra-UE*:

- Grecia e Montenegro (Pilastro 1 - Crescita blu: incentrato sulla crescita economica sostenibile e sull'occupazione);
- **Italia e Serbia (Pilastro 2 - Collegamento della regione: incentrato sul trasporto marittimo, sui collegamenti intermodali e sulla rete energetica);**
- Slovenia e Bosnia-Erzegovina (Pilastro 3 - Qualità ambientale, incentrato sulla conservazione degli ecosistemi marini e costieri);
- Croazia e Albania (Pilastro 4 - Turismo sostenibile, incentrato sulla diversificazione dell'offerta turistica e sulla promozione del turismo sostenibile e responsabile).

Il Consiglio Europeo ha evidenziato come la strategia EUSAIR abbia "la capacità di contribuire al raggiungimento degli obiettivi della Strategia Europa 2020, di garantire una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e la competitività dell'Unione Europea, e di contribuire al rafforzamento delle politiche orizzontali

dell'UE esistenti".

Secondo il documento analitico di supporto SWD(2014) - 191 Final, l'obiettivo principale di EUSAIR è quello di "...promuovere la prosperità economica e sociale sostenibile della regione adriatico-ionica attraverso la crescita e la creazione di posti di lavoro, migliorandone l'attrattività, la competitività e la connettività, preservando al contempo l'ambiente e garantendo ecosistemi marini e costieri sani ed equilibrati. Contribuirà inoltre all'integrazione nell'UE dei Paesi partecipanti dei Balcani occidentali in fase di preadesione...".

Il **primo pilastro (Blue Growth)** ha l'obiettivo di innovare la crescita marittima e marina nella regione adriatico-ionica, promuovendo una crescita economica sostenibile e creando posti di lavoro e opportunità commerciali nei settori dell'economia blu.

Il **secondo pilastro (Connecting the Region)** ha lo scopo di migliorare i collegamenti tra i Paesi EUSAIR e il resto dell'UE in termini di reti di trasporto e di energia. Forti sono infatti le disparità tra i paesi *partners* della Strategia, sia in termini economici che infrastrutturali.

Il **terzo pilastro (Environmental Quality)** è legato al rispetto dell'ecosistema marino, costiero e terrestre della regione adriatico-ionica.

Il **quarto pilastro (Sustainable Tourism)**, sviluppa la strategia per la crescita sostenibile e responsabile del potenziale turistico dell'area adriatica e ionica, specie attraverso prodotti e servizi turistici innovativi e di qualità.

Su tale ultimo aspetto giova rilevare come, stante l'impatto antropico del turismo di massa sull'ambiente costiero e marino, e in generale sull'entroterra, è necessario adottare un approccio sostenibile e responsabile allo scopo di migliorare l'accesso ai finanziamenti per le start-up del settore, espandere la stagione turistica a tutto l'anno, migliorare la formazione e le competenze e cooperare per facilitare la circolazione dei turisti.

Dato lo sviluppo di tematiche ambientali e turistiche (oltre che infrastrutturali e di rete) nell'ambito della Strategia EUSAIR, quest'ultima potrà costituire, nella futura pianificazione del sistema portuale regionale, un elemento nevralgi-

co stante anche la possibilità di accesso ai fondi individuati dalla stessa Strategia.

#### ii. Programma INTERREG

Il Programma INTERREG è finanziato dai Fondi di Sviluppo Regionale (FESR) e si occupa di sostenere i governi regionali e locali dell'Unione Europea nello sviluppo, nel miglioramento e nell'attuazione delle politiche regionali.

In particolare, il programma INTERREG si rivolge ad autorità pubbliche, autorità di gestione, agenzie, istituti di ricerca e organizzazioni tematiche e viene attuata non solo tra i paesi dell'Unione ma, dato lo spirito paneuropeo, ricomprende anche stati extra europei.

I fondi INTERREG sono gestiti da una Autorità di Gestione transnazionale che coordina le regioni ricomprese nello spazio di cooperazione e presenta direttamente alla Commissione un Programma Operativo che definisce la strategia comune di sviluppo per lo spazio e individua gli Assi, ovvero le tematiche, verso cui indirizzerà le risorse a disposizione.

Allo stato (luglio 2023) la Regione Puglia partecipa ai seguenti programmi INTERREG: **Grecia-Italia; Eni Cbc Mediterraneo; Ipa Cbc Italia - Albania - Montenegro; Adrion; Mediterraneo; Italia-Croazia; Europe; Espon 2020; Urbact e, infine, Interact<sup>11</sup>.**

Anche in questo caso, con specifico riferimento ai programmi INTERREG dedicati allo sviluppo dei temi marittimi, ambientali e turistici, i contributi e le iniziative previste dagli stessi programmi costituiscono una fonte utile per acquisire risorse mirate allo sviluppo degli obiettivi che saranno individuati nella pianificazione regionale in materia portuale.

Note

- 1 La legge n. 84/1994 è stata recentemente riformata mediante il d. lgs. n.169/2016 e, poi, con il d. lgs. n. 232/2017 (c.d. "Correttivo").
- 2 Categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;  
Categoria II: porti diversi dalla prima categoria e che vengono classificati a seconda della loro rilevanza.
- 3 Il comma 4 della norma in esame stabilisce i criteri mediante i quali vengono adottati i decreti di classificazione: a) entità del traffico globale e delle rispettive componenti; b) capacità operativa degli scali derivante dalle caratteristiche funzionali e dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali degli impianti e delle attrezzature, sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci nonché delle attrezzature e dei servizi idonei al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed alla assistenza in genere delle navi e delle imbarcazioni; c) livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra. Quanto alla procedura, in particolare, soccorre il comma 5 secondo cui *"Ai fini di cui al comma 4 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti predispone, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno schema di decreto, che è trasmesso alle regioni, le quali esprimono parere entro i successivi novanta giorni. Decorso inutilmente tale termine si intende che il parere sia reso in senso favorevole. Lo schema di decreto, con le eventuali modificazioni apportate a seguito del parere delle regioni, è successivamente trasmesso alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica per l'espressione del parere, nei termini previsti dai rispettivi regolamenti, da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia; decorsi i predetti termini il Ministro dei trasporti e della navigazione adotta il decreto in via definitiva"*.
- 4 Per la Regione Puglia, in particolare, si rinvia *infra* (Capitolo 2.1.2).
- 5 Per tutti gli elementi della VAS, si rinvia *infra* (Allegato A, Tavola 6, punto f)).
- 6 Per la Regione Puglia, in particolare, si rinvia *infra* (Capitolo 2.1.2).
- 7 Si rammenta che a seguito dell'approvazione della c.d. "Legge Bassanini" (legge n. 59/1997) è seguito il d. lgs. n. 112/1998 che, all'art. 105, co. 2, lett. L), ha definitivamente conferito alle regioni la competenza amministrativa in ordine al rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia. Le Regioni, a loro volta, hanno la possibilità di delegare dette funzioni agli enti locali.
- 8 La nozione di "Gestione Integrata delle Zone Costiere (GI-ZC)" nasce nel corso del vertice ONU su ambiente e sviluppo tenutosi a Rio de Janeiro nel 1992 ed è stato trasfuso nel Capitolo 17 del relativo documento finale noto come "Agenda 21". Successivamente, nella Convenzione di Barcellona, la nozione di gestione integrata costiera è stata ripresa nel Protocollo del 21 gennaio 2008 che, all'art. 2, ha definito la GI-ZC come: *"Un processo dinamico per la gestione e l'uso sostenibili delle zone costiere, che tiene conto nel contempo della fragilità degli ecosistemi e dei paesaggi costieri, della diversità delle attività e degli utilizzi, delle loro interazioni, della vocazione marittima di alcuni di essi e del loro impatto sulle componenti marine e terrestri"*. Il Protocollo, sottoscritto anche dall'Unione Europea (si rinvia, sull'argomento, alla Raccomandazione del Parlamento europeo n. 2002/413/CE del 30.05.02), è entrato in vigore il 24 marzo 2011 e si applica in tutti gli stati firmatari del Mediterraneo.
- 9 Si rinvia al Glossario per le definizioni delle citate infrastrutture.
- 10 Si rinvia al Glossario per le definizioni dei citati mezzi.
- 11 I dettagli sui progetti INTERREG sono reperibili sul sito dedicato: <https://europuglia.regione.puglia.it/>.









## PARTE II - QUADRO CONOSCITIVO DELLA PORTUALITÀ IN PUGLIA

### II.1. Enti e competenze in materia portuale II.1.1. Le Autorità di Sistema Portuale e i loro Porti

La legge n. 84/1994, come novellata dagli interventi legislativi del 2016 e, poi, del 2017, ha radicalmente trasformato gli enti di *governance* portuale oggi denominati Autorità di Sistema Portuale (AdSP)<sup>1</sup>.

L'art. 6 della legge affida alle AdSP una serie di compiti tra cui quello di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali oltre che delle attività autorizzatorie e concessorie e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti; manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali; coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale; **amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, fatte salve le eventuali competenze regionali.**

In Puglia sono presenti due Autorità di Sistema Portuale: la prima, denominata **"Mare Adriatico Meridionale"**, ricomprende i porti di Bari, Barletta, Brindisi, Manfredonia, Monopoli e Termoli (trattasi, quindi, di AdSP interregionale); la seconda, denominata **"Mar Ionio"**, annovera al suo interno il solo porto di Taranto.

Tutti i porti rientranti nelle Autorità di Sistema pugliesi sono polifunzionali e, seppur in via differenziata tra loro (ad esempio, Manfredonia e Brindisi sono dotate di un *marina*), ospitano infrastrutture dedicate alla nautica da diporto.

### II.1.2. La competenza regionale: il Sistema dei Porti della Regione Puglia

Si è sopra delineato, in via generale, il contenuto della **L.R. n. 17/2015** donde, in questa sede, si procederà ad un breve approfondimento sulla norma regionale che, come visto, si occupa della gestione del demanio marittimo e delle zone del mare territoriale nonché delle sottese attività.

La norma, in particolare, distingue il demanio marittimo di competenza regionale in **demanio costiero** e **demanio portuale (a cui appartengono i porti di terza classe della seconda categoria, compresi quelli da diporto).**

Per **demanio costiero** deve intendersi quella **parte di demanio di carattere naturale che, per esclusione, non rientra nell'ambito del demanio portuale.** L'individuazione di tale tipologia di demanio, secondo la dottrina e l'impostazione successivamente fornita dal legislatore, è strettamente correlata all'esigenza, da un lato, di attuare l'ordinamento regionale e, dall'altro, di procedere alla corretta pianificazione delle coste allo scopo di tutelare queste ultime dai fenomeni erosivi<sup>2</sup>.

Per **demanio portuale**, invece, deve intendersi quella **porzione di demanio avente carattere artificiale dotata di strutturazione e infrastrutturazione "asservita" a fini economici e imprenditoriali.**

Tanto premesso, è utile rilevare come la legge regionale (art. 6), **in attuazione delle deleghe legislative, ha provveduto a ripartire le funzioni amministrative sul demanio** affidando:

- **alla Regione (e in particolare, al Servizio Demanio)**, quelle di programmazione, indirizzo e coordinamento generale; disciplina dell'utilizzazione delle aree demaniali marittime per fi-

nalità turistico-ricreative, mediante ordinanze amministrative; monitoraggio della gestione del Sistema informativo del demanio (SID); emanazione di linee guida ai fini dell'esercizio delle funzioni conferite con la stessa legge; rilascio della concessione di beni demaniali richiesti nell'uso del comune medesimo; esercizio dei poteri sostitutivi in ordine alla pianificazione costiera; osservatorio regionale delle coste al fine della conservazione, valorizzazione e pianificazione dell'uso del bene demaniale marittimo; rilascio di concessioni demaniali marittime per la realizzazione di opere di ingegneria costiera; ;

- **ai comuni costieri**, l'esercizio di tutte le funzioni amministrative residue e non di competenza regionale relative alla materia del demanio marittimo.

[Per approfondire, si veda: APPARATI, Focus n.4, *La ripartizione delle funzioni amministrative sul demanio marittimo di competenza regionale*].

Ancora, la disciplina in esame precisa, più in generale, come le politiche regionali in tema di demanio marittimo debbano necessariamente conformarsi ai seguenti principi: a) salvaguardia, tutela e uso eco-sostenibile dell'ambiente; b) pianificazione dell'area costiera; c) accessibilità ai beni del demanio marittimo e al mare territoriale per la loro libera fruizione anche alle persone disabili; d) semplificazione dell'azione amministrativa; e) trasparenza delle procedure e partecipazione alla definizione degli indirizzi; f) integrazione tra i diversi livelli della Pubblica amministrazione, attraverso forme di cooperazione e di concertazione; g) decentramento amministrativo dei compiti e delle funzioni connesse; h) armonizzazione delle attività produttive e in particolare del turismo balneare e della diportistica nautica, con le utilizzazioni e le destinazioni pubbliche.

Per quanto di interesse ai fini del presente Documento, assume particolare rilievo l'**art. 6** della legge regionale che concerne la **pianificazione dei porti di interesse regionale**.

**Ad esclusione dei porti destinati alla nautica**

**da diporto (art. 5, co. 1, L.R. n. 17/2015)**, infatti, le scelte strategiche di sviluppo spaziale e funzionale dell'area portuale, l'ambito territoriale, l'assetto complessivo e le condizioni di compatibilità ambientale e di identità dei luoghi, nonché la valorizzazione dell'interazione città-porto, **sono definiti dal Piano Regolatore Portuale**.

**Quest'ultimo costituisce atto normativo di governo del territorio di competenza comunale e, secondo la vigente disciplina regionale, non può contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.**

Derogando la disciplina generale di cui alla legge n. 84/1994 (sopra accennata), secondo cui la pianificazione dei porti di terza classe è totalmente affidata alle Regioni (art. 5, co. 3 bis), la L.R. n. 17/2015, prevede che **il Piano regolatore portuale venga adottato dal comune costiero**, previa espressione dell'intesa con l'autorità marittima ai fini della verifica di compatibilità del Piano con le esigenze di sicurezza portuale, della navigazione marittima e del traffico marittimo e della idoneità delle aree finalizzate al controllo<sup>3</sup>.

I comuni, più nel dettaglio, adottano il PRP al fine di **adeguare la pianificazione portuale alle nuove esigenze di sviluppo, recupero, riconversione e riqualificazione strutturali e funzionali** e, in ogni caso, **ove sia in vigore un Piano regolatore non formalmente approvato ai sensi della Legge n. 84/1994**.

Dalla data di adozione del Piano regolatore portuale si applicano le misure di salvaguardia, così come previste dalla vigente normativa regionale in materia di governo del territorio, fino alla data di entrata in vigore del Piano stesso.

Qui si annota, inoltre, che **per lo sviluppo della nautica da diporto regionale**, secondo la normativa regionale (art. 5, co. 4) il Piano regolatore portuale **destina le strutture o le aree allo stato attuale sottoutilizzate dei porti esistenti, alla realizzazione di approdi turistici come definiti all'articolo 2, lettera b), del regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto (d.P.R. n.509/1997)**<sup>4</sup>.

Il Piano regolatore portuale, infine, è **approvato con deliberazione della Giunta regionale**, previa acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che dovrà essere reso entro 90 giorni dal ricevimento del Piano adottato e decorsi i quali il parere deve intendersi rilasciato in senso favorevole<sup>5</sup>.

Le varianti al Piano regolatore portuale sono approvate con la stessa procedura di approvazione di cui ai commi 3, 4 e 5, salvo quelle di natura tecnico-funzionale.

Le **varianti tecnico-funzionali del Piano regolatore portuale** (art. 5, co. 7, L.R. n. 17/2015) sono definite quali modifiche contenute in progetti di intervento che **devono soddisfare simultaneamente i seguenti presupposti**:

- a) essere coerenti con gli obiettivi e le scelte di programmazione del PRP;
- b) non modificare in modo sostanziale la conformazione e il dimensionamento complessivo dell'impianto portuale;
- c) non contenere previsione di opere soggette alle procedure di Valutazione di impatto ambientale o a Valutazione di incidenza.

**Sulla natura di variante tecnico-funzionale si pronuncia il Servizio Demanio sentiti, a seconda del tipo di intervento, i competenti Servizi della Regione Puglia oltre che, per gli aspetti connessi alla sicurezza, la Capitaneria di Porto competente per territorio.**

Ogni diverso intervento sul PRP diverso dalle VTF, quindi, dovrà essere adottato e approvato secondo la procedura ordinaria.

Ulteriore testo fondamentale in materia di pianificazione costiera territoriale è costituito dal **Regolamento regionale n. 1/2020** ad oggetto **"Disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto"**.

Ai fini pianificatori, assume particolare rilevanza quanto disposto nell'art. 1, co. 1, del Regolamento ove, nel definire le strutture dedicate alla nautica da diporto, il legislatore regionale ha specificato che:

- il **«porto turistico»**, inteso come "[...] il complesso di strutture amovibili ed inamovibili rea-

*lizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto [...]*", è un **porto monofunzionale** che non necessita di un Piano regolatore portuale ed in cui eventuali residuali ulteriori attività nautiche (pesca, trasporto passeggeri etc.), possono essere regolamentate **senza ricorrere alla pianificazione**;

- l'**«approdo turistico»**, inteso come porzione dei **porti polifunzionali** ed avente funzione turistica e da diporto, deve essere "[...] **previsto, spazialmente delimitato ed organizzato dal PRP [...]**".

La norma in esame, poi, definisce anche i **«punti d'ormeggio»** come "[...] *le aree demaniali marittime e gli specchi acquei, dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto [...]*".

La distinzione tra le tre tipologie di strutture, poi, incide anche ai fini delle competenze per il rilascio della sottesa concessione demaniale marittima.

**Spetta, infatti, alle Regione la competenza per il rilascio della concessione per la realizzazione e la gestione dei porti turistici, mentre ai Comuni costieri spetta la competenza sugli approdi turistici e sui punti di ormeggio.**

Giova osservare, per i punti di ormeggio, che tali fattispecie sono escluse dall'applicazione del Regolamento regionale, tuttavia le stesse sono sottoposte alla disciplina di cui all'art. 36, cod. nav., e all'art. 8, co. 2-3-4, L.R. n. 17/2015, e **pertanto soggiacciono a procedura di selezione mediante bando pubblico da attivarsi d'ufficio ovvero, ricorrendone le condizioni, anche a seguito di istanza del privato.**

Di seguito, si descrive nel dettaglio la procedura per il rilascio della concessione demaniale marittima per la realizzazione e gestione delle strutture dedicate alla nautica da diporto.

A mente dell'**art. 5**, Regolamento, la domanda, redatta con il c.d. **"Modello D1"** reperibile sul portale SID, può essere presentata dai soggetti in possesso dei requisiti indicati nell'**Allegato B)** e, cioè, quelli di cui all'art. 80, Codice Appalti





(d. lgs. n. 50/2016<sup>6</sup>) nonché quelli di capacità economico-finanziaria e tecnico-organizzativa<sup>7</sup>.

L'istanza deve contenere: il progetto di fattibilità, i cui contenuti tecnici sono indicati nell'Allegato C) del Regolamento; la planimetria generale georeferenziata, redatta secondo le specifiche tecniche inserite nell'Allegato C); la documentazione comprovante la sussistenza dei requisiti morali, di carattere economico e tecnico-professionale di cui al sopra citato Allegato B).

**Laddove la domanda riguardi un approdo turistico, come innanzi accennato, il progetto deve essere conforme al vigente Piano regolatore portuale.**

La domanda viene pubblicata nei modi di cui all'art. 7 del Regolamento e viene data comunicazione del sotteso avvio del procedimento all'istante. Laddove l'autorità preposta riscontri carenze documentali, è tenuta a chiedere all'istante di integrare la domanda nel termine di 10 giorni, trascorsi i quali la domanda è dichiarata inammissibile<sup>8</sup>.

Acquisita l'istanza, anche all'esito dell'integrazione documentale, si deve procedere alla valutazione del progetto secondo i criteri stabiliti dall'**art. 4 del Regolamento** e cioè:

- a) idoneità del progetto ad assicurare la valorizzazione turistica ed economica del bene demaniale oggetto della concessione;
- b) grado di impatto dell'opera sul paesaggio e sull'ambiente interessato;
- c) sostenibilità economico-finanziaria dell'intervento;
- d) soddisfacimento della domanda diportistica;
- e) valorizzazione di ambiti portuali esistenti sottoutilizzati;
- f) sicurezza della navigazione.

Nell'ipotesi in cui per la stessa area sia stata presentata più di una istanza, l'amministrazione procedente deve avviare una **Conferenza di Servizi (art. 8 del Regolamento)** a cui è affidato il compito di valutare e comparare i progetti tenendo a mente l'art. 37, cod. nav, secondo cui nella valutazione del concessionario al quale affidare la porzione di demanio richiesta deve essere preferito il soggetto che garantisca una "più proficua

utilizzazione della concessione" attraverso un uso che "risponda ad un più rilevante interesse pubblico".

**Nella procedura di comparazione, poi, la Conferenza deve fare riferimento ai criteri cristallizzati nell'Allegato A) del Regolamento.**

Laddove le istanze presentate raggiungano lo stesso punteggio, il Regolamento prevede che l'affidamento vada effettuato mediante licitazione privata, in aumento percentuale, sul canone demaniale previsto per legge.

A seguito della selezione operata in seno alla Conferenza di Servizi, il soggetto scelto **deve predisporre il progetto definitivo.**

Per quanto riguarda le valutazioni ambientali, si riportano di seguito le **procedure ambientali da attuare** in relazione alla tipologia di opera:

- **VIA obbligatoria, di competenza statale:**
  - porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ha o le aree esterne interessate superano i 5 ha oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 m (p.to 11, Allegato II, Parte Seconda, D. Lgs. 152/2006);
  - terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetti), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 t, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse (p.to 11, Allegato II, Parte Seconda, D. Lgs. 152/2006).
- **Verifica di assoggettabilità a VIA, di competenza statale:**
  - porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri; (p.to 2, lett. f, Allegato II-bis, Parte Seconda, D. Lgs. 152/2006);
  - modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (p.to 2, lett. h, Allegato II-bis, Parte Seconda, D. Lgs. 152/2006).





- **Verifica di assoggettabilità a VIA, di competenza regionale:**
- opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli e altri lavori di difesa del mare, esclusi gli interventi di manutenzione/ripristino delle opere esistenti rigide, morbide, non convenzionali, in assenza di modifiche in termine di estensione (localizzative, dimensionali, tipologiche, di materiali, ecc.) o entità rispetto all'opera esistente e operazioni di ripristino degli arenili, anche finalizzati alla manutenzione periodica (stagionale) o al ripristino, parziale o totale, del profilo di spiaggia originario; (p.to B1.d, Allegato B, R.R. 26/2022);
- recupero di suoli dal mare per una superficie che supera i 10 ha; (p.to B1.e, Allegato B, R.R. 26/2022).
- **Autorizzazione all'immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo, ripascimento e posa in mare di cavi e condotte di competenza regionale:**
- attività di immersione deliberata in mare di materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi, in aree ubicate a una distanza dalla costa superiore alle 3 miglia nautiche o oltre la batimetria dei 200 metri non ricomprese in aree protette nazionali di cui alle leggi 31 dicembre 1982, n. 979 e 6 dicembre 1991, n. 394 (art. 109 D. Lgs. 152/2006; p.to 1, sez. D.1, Allegato D, R.R. 26/2022).
- **Autorizzazione all'immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo, ripascimento e posa in mare di cavi e condotte di competenza provinciale:**
- attività di ripascimento mediante apporto sulla spiaggia emersa e/o sommersa, prioritariamente in relazione a fenomeni di erosione della costa, di materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi (art. 109 D. Lgs. 152/2006; p.to 1, sez. D.2, Allegato D, R.R. 26/2022);
- attività di immersione in ambiente conterminato, mediante deposizione in strutture di

- contenimento a diverso grado di permeabilità, di materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi (art. 109 D. Lgs. 152/2006; p.to 2, sez. D.2, Allegato D, R.R. 26/2022);
- attività di immersione in mare di inerti, materiali geologici inorganici e manufatti al solo fine di utilizzo, ove ne sia dimostrata la compatibilità e la innocuità ambientale (art. 109 D. Lgs. 152/2006; p.to 3, sez. D.2, Allegato D, R.R. 26/2022);
  - movimentazione dei fondali marini derivante dall'attività di posa in mare di cavi e condotte non facenti parte della rete nazionale di trasmissione dell'energia elettrica o di connessione con reti energetiche di altri Stati (art. 109 D. Lgs. 152/2006; p.to 4, sez. D.2, Allegato D, R.R. 26/2022).

Pertanto, la riorganizzazione del porto e la programmazione di interventi di riqualificazione e ripristino dovranno tener conto di tali parametri al fine della modulazione degli studi ambientali da redigere a corredo degli interventi da realizzare.

Acquisito il provvedimento di verifica di assoggettabilità V.I.A. ovvero il Provvedimento Unico in materia Ambientale, unitamente al progetto definitivo e alla documentazione prevista all'Allegato B) del Regolamento, l'autorità procedente riapre i lavori della Conferenza di Servizi per acquisire i pareri delle ulteriori amministrazioni coinvolte<sup>9</sup>.

**L'art. 9, co. 4, Regolamento, specifica che laddove il porto turistico venga realizzato in difformità con gli strumenti di pianificazione ed urbanistici vigenti, il progetto definitivo è approvato mediante Accordo di Programma (art. 34, d. lgs. n. 267/2000<sup>10</sup>).**

In conclusione, adempite le formalità di cui all'art. 10 del Regolamento, viene rilasciato al concessionario il titolo abilitativo finalizzato a realizzare la struttura dedicata al diporto ed immesso quest'ultimo nel possesso dei beni assentiti secondo quanto previsto dall'art. 11 dello stesso Regolamento.

[Per approfondire, si veda: APPARATI, Focus n.5, *Il campo di ormeggio (cd. 'campo boe')*].

## II.2. Il Censimento dei siti portuali pugliesi

### II.2.1. Lo stato dell'arte

Come già esplicitato in premessa, il presente documento ha lo scopo di analizzare i dati ottenuti dall'attività di ricognizione della portualità regionale, condotta dal gruppo di lavoro costituito da personale ASSET in collaborazione con la Sezione Demanio e Patrimonio della Regione Puglia, a mente della D.G.R. n. 2248/2021. La ricognizione si è sostanziata nella formazione e compilazione, per ogni "sito portuale" rilevato, di una *Scheda di ricognizione e censimento* e nel riversamento dei dati così raccolti in un apposito *database*. Lo scopo dell'attività di censimento è stato quello di individuare non solo le infrastrut-

ture portuali chiaramente riconducibili alle fattispecie dei "porti", ma anche tutti quegli ambiti territoriali che, per caratteristiche morfologiche, per presenza di infrastrutture minime etc, contribuiscono - a vario titolo e in varie forme - a fornire servizi per il comparto della nautica, con particolare riferimento alla disponibilità di posti barca e/o di ormeggi.

In una prima fase, dunque, si è provveduto - tramite fotointerpretazione - a censire tutti i siti per i quali sia emerso chiaramente un uso consolidato per finalità connesse alla nautica (es: ormeggio, rimessaggio etc.). A esito di questa prima attività di ricognizione, lungo i **985 km di costa** della Puglia (fonte: Piano Regionale delle Coste, 2011) sono stati censiti i seguenti n. **95 siti**:



**Tabella 1. SITI CENSITI** (Fonte: Regione Puglia - Sezione Demanio e Patrimonio con ASSET, Ricognizione 2023)

n.	Provincia	Comune	Denominazione
1	Foggia	Isole Tremiti	San Domino - Porto di Cala degli Schiavoni
2		Isole Tremiti	Isola di San Nicola
3		Isole Tremiti	Campo boe Parco del Gargano
4		Lesina	Porto Canale Acquarotta
5		Lesina	Lago di Lesina
6		Cagnano Varano	Porto Canale di Capojale
7		Cagnano Varano	Lago di Varano
8		Ischitella	Porto di Foce Varano
9		Rodi Garganico	Porto di Rodi Garganico
10		Peschici	Porto di Peschici
11		Vieste	Porto di Vieste
12		Mattinata	Attracco acquacoltura Mattinatella
13		Mattinata	Porto di Mattinata
14		Monte S. Angelo	Porto Zona Industriale
15		Manfredonia	Porto di Manfredonia
16	Barletta- Andria- Trani	Margherita di Savoia	Porto di Margherita di Savoia
17		Barletta	Porto di Barletta
18		Trani	Rimessaggio a secco (zona 'finanziari')
19		Trani	Porto di Trani
20		Bisceglie	Porto di Bisceglie
21	Bisceglie	Pantano	
22	Bari	Molfetta	Porto di Molfetta
23		Giovinazzo	Porto di Giovinazzo
24		Bari	Porto di S. Spirito
25		Bari	Palese
26		Bari	Waterfront di Fesca-San Girolamo
27		Bari	Porto di Bari
28		Bari	Porto Vecchio di Bari
29		Bari	Porto di Torre a Mare
30		Mola di Bari	Cala Portecchia
31		Mola di Bari	Porto di Mola di Bari
32		Mola di Bari	Rimessaggio a secco (loc. Litoranea Mola-Cozze)
33		Polignano a Mare	San Vito
34		Polignano a Mare	Porto di Cala Ponte
35		Polignano a Mare	Cala Paura e Cala Paguro
36		Monopoli	Rimessaggio a secco (loc. Area produttiva)
37	Monopoli	Rimessaggio a secco (loc. Area produttiva)	
38	Monopoli	Porto di Monopoli	
39	Brindisi	Fasano	Porto di Savellettri
40		Fasano	Porto di Torre Canne
41		Ostuni	Porto di Villanova
42		Carovigno	Torre S. Sabina
43		Carovigno	Specchiolla
44		Brindisi	Porto di Brindisi
45		Torchiarolo	Torre S. Gennaro
46	Torchiarolo	Lendinuso	

47		Squinzano	Torre Specchiulla
48		Squinzano	Casalabate
49		Lecce	Bacino di Frigole
50		Lecce	Darsena di San Cataldo
51		Melendugno	Porto di San Foca
52		Otranto	Porto di Otranto
53		Santa Cesare Terme	Gli Archi
54		Santa Cesarea Terme	Porto Miggiano
55		Castro	Porto di Castro Marina
56		Andrano	Porto di Andrano
57		Tricase	Porto di Tricase
58		Alessano	Attracco di Marina di Novaglie
59		Castrignano del Capo	Porto di Santa Maria di Leuca
60		Patù	S. Gregorio
61		Morciano di Leuca	Porto di Torre Vado
62		Salve	Porto di Torre Pali
63		Ugento	Porto di Torre San Giovanni
64	Lecce	Racale	Puzzacchio
65		Gallipoli	Lido S. Giovanni
66		Gallipoli	Porto di Seno del Canneto
67		Gallipoli	Porticciolo di San Giorgio
68		Gallipoli	Porto mercantile
69		Gallipoli	Approdo ex Tonnara
70		Gallipoli	Darsena Fontanelle
71		Gallipoli	Darsena Riva Levante
72		Gallipoli	Approdo di San Leonardo
73		Nardò	S. Maria al Bagno
74		Nardò	Porto di Santa Caterina
75		Nardò	Sant'Isidoro
76		Nardò	Scianuli (o Torre Pianuri)
77		Porto Cesareo	Porto Cesareo riviera ponente attracchi
78		Porto Cesareo	Porto Cesareo campi boa di ponente
79		Porto Cesareo	Loc. La Strea di Porto Cesareo attracchi
80		Porto Cesareo	Loc. La Strea di Porto Cesareo campi boa
81		Porto Cesareo	Torre Chianca
82		Manduria	Torre Colimena
83		Maruggio	Porto di Campomarino
84		Leporano	Baia del Pescatore
85		Leporano	Baia d'Argento Porto Saguerra
86		Leporano	Rimessaggio a secco (loc. Lido Gandoli)
87		Taranto	Approdi cantieri navali
88	Taranto	Taranto	Molo diportistico
89		Taranto	Molo diportistico S. Lucia
90		Taranto	Approdo velico "Giacomo Cavaliere"
91		Taranto	Approdo Lega Navale Italiana
92		Taranto	Mar Piccolo
93		Taranto	Porto di Taranto
94		Taranto	Rimessaggio a secco - Baia di posto Vecchio (loc. Lama)
95		Ginosa	Foce Galaso

Successivamente, a partire dall'elenco riportato in **Tabella 1**, tramite attività di ricerca documentale e preliminare valutazione delle caratteristiche fisico-giuridiche dei siti individuati, sono

stati rilevati n. **16** siti, che, per le motivazioni evidenziate nel campo note della Tabella 2., allo stato attuale **non possono essere considerati siti portuali**:

**Tabella 2. SITI ALLO STATO ATTUALE NON CONSIDERABILI QUALI SITI PORTUALI**

n.	Comune	Denominazione	Note
1	Lesina	Lago di Lesina	Manca allo stato il provvedimento di esclusione dall'elenco delle acque pubbliche e riconoscimento quale demanio marittimo. Non vi sono al momento le ulteriori condizioni strutturali che consentano lo sfruttamento per attività connesse alla nautica ( <i>Criticità: pressione antropica, commistione d'usi</i> )
2	Cagnano Varano	Lago di Varano	Non vi sono al momento le condizioni strutturali che consentano lo sfruttamento per attività connesse alla nautica ( <i>Criticità: pressione antropica, commistione d'usi</i> )
3	Mattinata	Attracco acquacoltura Mattinatella	Non vi sono al momento le condizioni strutturali e lo stato giuridico/amministrativo che consentano lo sfruttamento per attività connesse alla nautica. Attualmente il sito è disciplinato con atto di concessione per punto di sbarco e ricovero mezzi in uso per il prospiciente impianto di acquacoltura ( <i>Criticità: status giuridico e carenza di spazi</i> )
4	Monte S. Angelo	Porto Zona Industriale	Non vi sono al momento le condizioni strutturali e il riconoscimento giuridico/amministrativo che consentano lo sfruttamento per attività connesse alla nautica ( <i>Criticità: inserimento urbanistico e destinazione d'uso</i> )
5	Bisceglie	Pantano	Non vi sono al momento le condizioni strutturali e il riconoscimento giuridico/amministrativo che consentano lo sfruttamento per attività connesse alla nautica ( <i>Criticità: inserimento urbanistico</i> )
6	Bari	Palese	Non vi sono al momento le condizioni strutturali che consentano lo sfruttamento per attività connesse alla nautica ( <i>Criticità: cfr. Ordinanza CP n. 53/2018</i> )
7	Bari	Waterfront di Fesca-San Girolamo	Non vi è al momento il riconoscimento giuridico/amministrativo che consenta lo sfruttamento per attività connesse alla nautica. Condizioni strutturali potenzialmente utili alle attività nautiche ( <i>Criticità: status giuridico</i> )
8	Santa Cesarea Terme	Gli Archi	Non vi sono al momento le condizioni strutturali e il riconoscimento giuridico/amministrativo che consentano lo sfruttamento per attività connesse alla nautica ( <i>Criticità: carenza di spazi</i> ) Specchio acqueo interdetto con Ordinanza del 2018 (rif. nota Direzione Marittima di Bari in atti al prot. 113073 del 04/03/2024).
9	Alessano	Attracco di Marina di Novaglie	Il Comune di Alessano ha comunicato che "l'area non è adatta all'attività di porticciolo (come impropriamente nel passato fatto), né tanto meno potrà essere utilizzata per un futuro approdo" (rif. Nota Comune di Alessano in atti al prot. 608525 del 09/12/2024)

10	Patù	San Gregorio	Area originariamente censita con DPCM 1995 (scalo di alaggio). L'attuale uso pubblico indistinto è incentrato sulla balneazione. Non vi sono al momento le condizioni strutturali e sostanziali per lo sfruttamento per attività connesse alla nautica; potrebbe assolvere soltanto ad operazioni di alaggio per piccole unità <i>(Criticità: Commistione d'usi)</i>
11	Racale	Puzzacchio	Area originariamente censita con DPCM 1995 (classificazione nd). Il PCC vigente identifica l'area come destinata a "punti di ormeggio" ma non risultano al momento c.d.m. vigenti. Risulta rilasciato dal Comune PdC n. 39 del 30/07/2012 per interventi di adeguamento della struttura ai requisiti igienico-sanitari per la realizzazione di un "punto di sbarco" <i>(Criticità: Carenza di spazi)</i>
12	Gallipoli	Lido San Giovanni	Attualmente è inserito nell'atto di concessione per un complesso balneare, con la destinazione di un modesto ricovero per piccole imbarcazioni <i>(Criticità: commistione d'usi e costante insabbiamento)</i>
13	Nardò	Santa Maria al Bagno	Area originariamente censita con DPCM 1995 (scalo di alaggio) L'attuale uso pubblico indistinto è incentrato sulla balneazione. Non vi sono al momento le condizioni strutturali e sostanziali per lo sfruttamento per attività connesse alla nautica, l'attuale scalo potrebbe assolvere soltanto alle operazioni di alaggio di piccole unità <i>(Criticità: Commistione d'usi)</i>
14	Nardò	Scianuli (o Torre Pianuri)	Non vi sono al momento le condizioni strutturali e il riconoscimento giuridico/amministrativo che consentano lo sfruttamento per attività connesse alla nautica <i>(Criticità: area da riqualificare)</i>
15	Leporano	Baia del Pescatore	Area originariamente censita con DPCM 1995 (arenile) L'attuale uso pubblico indistinto è incentrato sulla balneazione. Non vi sono al momento le condizioni strutturali e sostanziali per lo sfruttamento per attività connesse alla nautica <i>(Criticità: Commistione d'usi)</i>
16	Ginosa	Foce Galaso	Necessaria la verifica delle condizioni strutturali e del riconoscimento giuridico/amministrativo che consentano lo sfruttamento per attività connesse alla nautica <i>(Criticità: Delimitazione demanio idrico e demanio marittimo - verifica dello stato della foce armata post alluvione 2011)</i>

Tra i siti censiti (**Tabella 1**), si rileva inoltre la presenza di n. **6 punti di rimessaggio**, che

svolgono attività a servizio della nautica e della cantieristica:

Tabella 3. RIMESSAGGI		
n.	Comune	Denominazione
1	Trani	Rimessaggio a secco ("zona finanziari")
2	Mola di Bari	Rimessaggio a secco (loc. litoranea Mola - Cozze)
3	Monopoli	Rimessaggio a secco (loc. "Area Produttiva")
4	Monopoli	Rimessaggio a secco (loc. "Area Produttiva")
5	Leporano	Rimessaggio a secco (loc. Lido Gandoli)
6	Taranto	Rimessaggio a secco - Baia di posto Vecchio (loc. Lama)

Pertanto, i **siti portuali** censiti nel territorio pugliese risultano essere n. **73**, di cui:

- n.6 siti portuali di rilevanza internazionale

e nazionale (**Tabella 4**), di competenza delle Autorità Portuali di Sistema del Mar Adriatico (5 siti) e del Mar Ionio (1 sito);

**Tabella 4. SITI PORTUALI PUGLIESI DI COMPETENZA DELLE AUTORITÀ DI SISTEMA**

n.	Comune	Denominazione	Autorità competente
1	Manfredonia	Porto di Manfredonia <sup>1</sup>	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
2	Barletta	Porto di Barletta	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
3	Bari	Porto di Bari	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
4	Monopoli	Porto di Monopoli	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
5	Brindisi	Porto di Brindisi <sup>2</sup>	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
6	Taranto	Porto di Taranto <sup>3</sup>	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

<sup>1</sup> Nell'ambito di giurisdizione della AdSP del Mare Adriatico Meridionale, vi è il porto turistico "Marina del Gargano".

<sup>2</sup> Nell'ambito di giurisdizione della AdSP del Mare Adriatico Meridionale, vi è il porto turistico "Bocche di Puglia".

<sup>3</sup> Nell'ambito di giurisdizione della AdSP del Mar Ionio, vi è il porto turistico "Porto Sant'Eligio".

- n.67 siti portuali di interesse regionale (**Tabella 5**) che ricadono nel demanio marittimo regionale (rif. art. 1, comma, 6 della L.R. n. 17/2015); fra questi sono stati inclusi - come evidenziato nell'introduzione al presente pa-

ragrafo - anche siti che, seppur non riconducibili alla fattispecie dei "porti", per loro natura, valenza identitaria e uso consolidato contribuiscono a comporre il quadro della portualità regionale.

**Tabella 5. SITI PORTUALI DI INTERESSE REGIONALE**

n.	Provincia	Comune	Denominazione
1	Foggia	Isole Tremiti	San Domino - Porto di Cala degli Schiavoni
2		Isole Tremiti	Isola di San Nicola
3		Isole Tremiti	Campo boe Parco del Gargano
4		Lesina	Porto Canale Acquarotta
5		Cagnano Varano	Porto Canale di Capojale
6		Ischitella	Porto di Foce Varano
7		Rodi Garganico	Porto di Rodi Garganico
8		Peschici	Porto di Peschici
9		Vieste	Porto di Vieste
10		Mattinata	Porto di Mattinata
11	Barletta-Andria-Trani	Margherita di Savoia	Porto di Margherita di Savoia
12		Trani	Porto di Trani
13	Bari	Bisceglie	Porto di Bisceglie
14		Molfetta	Porto di Molfetta
15		Giovinazzo	Porto di Giovinazzo
16		Bari	Porto di S. Spirito
17		Bari	Porto Vecchio di Bari
18		Bari	Porto di Torre a Mare
19		Mola di Bari	Cala Portecchia
20		Mola di Bari	Porto di Mola di Bari
21		Polignano a Mare	San Vito
22		Polignano a Mare	Porto di Cala Ponte
23	Polignano a Mare	Cala Paura e Cala Paguro	

24		Fasano	Porto di Savelletri
25		Fasano	Porto di Torre Canne
26		Ostuni	Porto di Villanova
27	Brindisi	Carovigno	Torre S. Sabina
28		Carovigno	Specchiolla
29		Torchiarolo	Torre S. Gennaro
30		Torchiarolo	Lendinuso
31		Squinzano	Torre Specchiulla
32		Squinzano	Casalabate
33		Lecce	Bacino di Frigole
34		Lecce	Darsena di San Cataldo
35		Melendugno	Porto di San Foca
36		Otranto	Porto di Otranto
37		Santa Cesarea Terme	Porto Miggiano
38		Castro	Porto di Castro Marina
39		Andrano	Porto di Andrano
40		Tricase	Porto di Tricase
41		Castrignano del Capo	Porto di Santa Maria di Leuca
42		Morciano di Leuca	Porto di Torre Vado
43		Salve	Porto di Torre Pali
44	Lecce	Ugento	Porto di Torre San Giovanni
45		Gallipoli	Porto di Seno del Canneto
46		Gallipoli	Porticciolo di San Giorgio
47		Gallipoli	Porto mercantile
48		Gallipoli	Approdo ex Tonnara
49		Gallipoli	Darsena Fontanelle
50		Gallipoli	Darsena Riva Levante
51		Gallipoli	Approdo di San Leonardo
52		Nardò	Porto di Santa Caterina
53		Nardò	Sant'Isidoro
54		Porto Cesareo	Porto Cesareo riviera ponente attracchi
55		Porto Cesareo	Porto Cesareo campi boa di ponente
56		Porto Cesareo	Loc. La Strea di Porto Cesareo attracchi
57		Porto Cesareo	Loc. La Strea di Porto Cesareo campi boa
58		Porto Cesareo	Torre Chianca
59		Manduria	Torre Colimena
60		Maruggio	Porto di Campomarino
61		Leporano	Baia d'Argento Porto Saguerra
62	Taranto	Taranto	Approdi cantieri navali
63		Taranto	Molo diportistico
64		Taranto	Molo diportistico S. Lucia
65		Taranto	Approdo velico "Giacomo Cavaliere"
66		Taranto	Approdo Lega Navale Italiana
67		Taranto	Mar Piccolo

Per gli scopi del presente documento, i n. 67 siti portuali di interesse regionale individuati (Tabella 5) costituiscono il **Sistema dei Porti della Regione Puglia**.

## II.2.2. Analisi dei dati oggetto di ricognizione

Con particolare attenzione ai n.67 siti portuali di interesse regionale (**Tabella 5**), sulla scorta del database georeferenziato contenente le informazioni e i dati raccolti durante l'attività di ricognizione (per la cui definizione è stato fondamentale il supporto dell'Autorità Marittima con le sue articolazioni territoriali), sono state condotte apposite elaborazioni su cui si basa l'analisi interpretativa degli elementi più rilevanti per restituire lo stato dell'arte della portualità regionale, riportata qui di seguito.

### i. Relazioni con i contesti ambientali, territoriali e urbani della costa

I siti del Sistema regionale sono numericamente distribuiti in modo equilibrato lungo la costa di entrambi i due Mari che bagnano la Pu-

glia: n. 36 siti sono localizzati sull'Adriatico e n. 31 siti sullo Ionio.

In relazione alle caratteristiche geomorfologiche della costa, con riferimento alle n. 7 **unità fisiografiche** (U.F.) di cui al Piano Regionale delle Coste (PRC, 2011), i siti del Sistema regionale sono così distribuiti:

- U.F. 1: TERMOLI - TESTA DEL GARGANO: n. **9** siti
- U.F. 2: TESTA DEL GARGANO - BARI : n. **7** siti
- U.F. 3: BARI - BRINDISI: n. **12** siti
- U.F. 4: BRINDISI - OTRANTO: n. **8** siti
- U.F. 5: OTRANTO - GALLIPOLI: n. **8** siti
- U.F. 6: GALLIPOLI - MARUGGIO: n. **16** siti
- U.F. 7: MARUGGIO - ROSETO CAPO SPULICO: n. **7** siti

Nelle tabelle seguenti, si riportano i siti portuali del Sistema dei Porti della Regione Puglia, ordinati secondo l'Unità Fisiografica in cui si collocano.

U.F. 1: TERMOLI - TESTA DEL GARGANO			
MAR ADRIATICO	FG	1	Isole Tremiti San Domino - Porto di Cala degli Schiavoni
		2	Isole Tremiti Isola di San Nicola
		3	Isole Tremiti Campo boe Parco del Gargano
		4	Lesina Porto Canale Acquarotta
		5	Cagnano Varano Porto Canale di Capojale
		6	Ischitella Porto di Foce Varano
		7	Rodi Garganico Porto di Rodi Garganico
		8	Peschici Porto di Peschici
		9	Vieste Porto di Vieste

U.F. 2: TESTA DEL GARGANO - BARI			
MAR ADRIATICO	FG	1	Mattinata Porto di Mattinata
		2	Margherita di Savoia Porto di Margherita di Savoia
	BT	3	Trani Porto di Trani
		4	Bisceglie Porto di Bisceglie
		5	Molfetta Porto di Molfetta
	BA	6	Giovinazzo Porto di Giovinazzo
		7	Bari Porto di S. Spirito

U.F. 3: BARI - BRINDISI				
MAR ADRIATICO	BA	1	Bari	Porto Vecchio di Bari
		2	Bari	Porto di Torre a Mare
		3	Mola di Bari	Cala Portecchia
		4	Mola di Bari	Porto di Mola di Bari
		5	Polignano a Mare	San Vito
		6	Polignano a Mare	Porto di Cala Ponte
		7	Polignano a Mare	Cala Paura e Cala Paguro
	BR	8	Fasano	Porto di Savelletri
		9	Fasano	Porto di Torre Canne
		10	Ostuni	Porto di Villanova
		11	Carovigno	Torre S. Sabina
		12	Carovigno	Specchiolla

U.F. 4: BRINDISI - OTRANTO				
MAR ADRIATICO	BR	1	Torchiarolo	Torre S. Gennaro
		2	Torchiarolo	Lendinuso
	LE	3	Squinzano	Torre Specchiulla
		4	Squinzano	Casalabate
		5	Lecce	Bacino di Frigole
		6	Lecce	Darsena di San Cataldo
		7	Melendugno	Porto di San Foca
		8	Otranto	Porto di Otranto

U.F. 5: OTRANTO - GALLIPOLI				
MAR IONIO	LE	1	Santa Cesarea Terme	Porto Miggiano
		2	Castro	Porto di Castro Marina
		3	Andrano	Porto di Andrano
		4	Tricase	Porto di Tricase
		5	Castrignano del Capo	Porto di Santa Maria di Leuca
		6	Morciano di Leuca	Porto di Torre Vado
		7	Salve	Porto di Torre Pali
		8	Ugento	Porto di Torre San Giovanni



U.F. 6: GALLIPOLI - MARUGGIO				
MAR IONIO	LE	1	Gallipoli	Porto di Seno del Canneto
		2	Gallipoli	Porticciolo di San Giorgio
		3	Gallipoli	Porto mercantile
		4	Gallipoli	Approdo ex Tonnara
		5	Gallipoli	Darsena Fontanelle
		6	Gallipoli	Darsena Riva Levante
		7	Gallipoli	Approdo di San Leonardo
		8	Nardò	Porto di Santa Caterina
		9	Nardò	Sant'Isidoro
		10	Porto Cesareo	Porto Cesareo riviera ponente attracchi
		11	Porto Cesareo	Porto Cesareo campi boa di ponente
		12	Porto Cesareo	Loc. La Strea di Porto Cesareo attracchi
		13	Porto Cesareo	Loc. La Strea di Porto Cesareo campi boa
		14	Porto Cesareo	Torre Chianca
	TA	15	Manduria	Torre Colimena
		16	Maruggio	Porto di Campomarino

U.F. 7: MARUGGIO - ROSETO CAPO SPULICO				
MAR IONIO	TA	1	Leporano	Baia d'Argento Porto Saguerra
		2	Leporano	Approdi cantieri navali
		3	Leporano	Molo diportistico
		4	Taranto	Molo diportistico S. Lucia
		5	Taranto	Approdo velico "Giacomo Cavaliere"
		6	Taranto	Approdo Lega Navale Italiana
		7	Taranto	Attracchi interni Mar Piccolo

Sotto l'aspetto della localizzazione territoriale, la distribuzione su base provinciale dei siti portuali del Sistema della Regione Puglia si articola come segue:

- provincia di Foggia: n. **10** siti
- provincia di Barletta- Andria- Trani: n. **3** siti
- provincia di Bari: n. **10** siti
- provincia di Brindisi: n. **7** siti
- provincia di Lecce: n. **28** siti
- provincia di Taranto: n. **9** siti

Da una prima lettura territoriale, condotta anche alla luce del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR, 2015), emerge la consistente presenza di **siti portuali 'di tradizione'**, vale a dire di siti portuali che appartengono alla storia o agli usi consolidati delle comunità insediate. Parti integranti delle città pugliesi e del

loro nucleo storico originario, oppure inseriti in contesti 'aperti', paesaggisticamente rilevanti e diffusi lungo la costa di entrambi i mari della Puglia, i siti portuali 'di tradizione' sono tra i fattori insediativi primari dello sviluppo urbano costiero e sovente costituiscono il riferimento 'a mare' anche per i centri urbani collocati nell'entroterra, assolvendo a specifiche relazioni di reciproco scambio tra sistema insediativo costiero e sub-costiero.

In molti casi, sono caratterizzati dalla presenza di emergenze architettoniche rilevanti, originatesi quali caposalda insediativi con funzioni difensive, di controllo o di gestione del territorio costiero (incastellamenti, torri costiere, fari di avvistamento, abbazie, etc).

Tra le peculiarità del contesto pugliese, si ri-

leva inoltre la presenza di portualità all'interno delle "marine", ossia di località, più o meno urbanizzate, storicamente e socialmente radicate, a differenza dei cd. "marina", gli insediamenti specialistici riservati ai diportisti.

ii. *Distribuzione delle funzioni*

Con riferimento alle funzioni definite dalla L. n.84/1994 (art. 4, c.3), all'interno dei n.67 siti portuali facenti parte del Sistema dei Porti della Regione Puglia risultano presenti le seguenti funzioni:

- commerciale
- servizio/trasporto passeggeri
- peschereccia
- turistica e da diporto

Considerata una **superficie complessiva di specchio acqueo del Sistema dei Porti della Regione Puglia** (ossia, la sommatoria delle superfici di specchio acqueo di ciascuno dei n.67 siti portuali censiti) pari a ca. **339 ha**, a livello regionale la **funzione ampiamente prevalente** risulta essere quella **turistica e da diporto** (ca. 78 ha di specchio acqueo utilizzato, pari al 23% della superficie complessiva), seguita dalla funzione **peschereccia** (ca. 19 ha di specchio acqueo utilizzato, pari al 5,6% della superficie complessiva), mentre quantitativamente ridotte - anche perché concentrate in pochi siti portuali - risultano essere la funzione di **servizio/trasporto passeggeri** (ca. 2 ha di specchio acqueo utilizzato, pari allo 0,6% della superficie complessiva) e la funzione **commerciale** (ca. 1,8 ha di specchio acqueo

utilizzato, pari allo 0,5% della superficie complessiva).

Al livello provinciale, la prevalenza della funzione turistica e da diporto è confermata in ciascuna delle 6 province pugliesi, seguita dalla funzione peschereccia; la funzione commerciale è presente solo nelle province di Bari e di Lecce (in entrambi i casi pari all'1% dello specchio acqueo complessivo su base provinciale), mentre quella di servizio/trasporto passeggeri è presente solo nelle province di Foggia e di Lecce (rispettivamente pari al 2,2% e all'1% dello specchio acqueo complessivo su base provinciale).

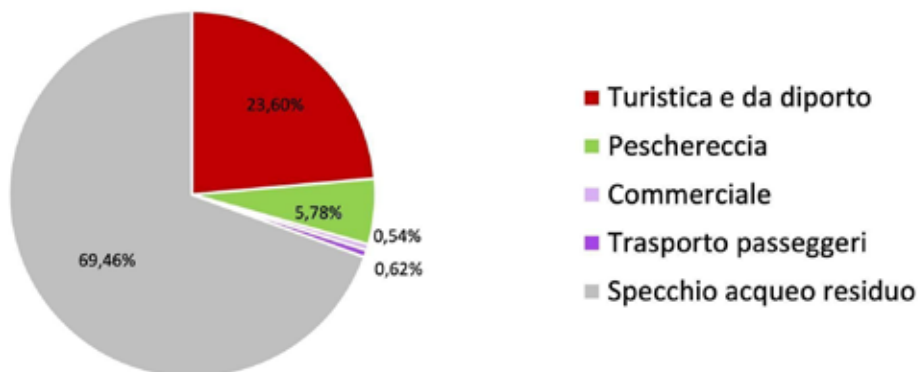
Si evidenzia - sia a livello regionale che provinciale (cfr.: grafici seguenti) - la preponderante dimensione dello **specchio acqueo residuo lordo**. Esso è costituito dalle superfici acquee necessarie quali **spazi di manovra e di esercizio** all'interno dei bacini portuali, ma anche da superfici di specchio acqueo **non utilizzate o sottoutilizzate**, a causa di fenomeni di **insabbiamento** o per via di **carenza della disciplina d'uso**.

A tal riguardo, sul totale del Sistema dei Porti della Regione Puglia lo **specchio acqueo residuo lordo** è pari a ca. **238,8 ha**, ed equivale a circa il 70,3% della superficie complessiva di specchio acqueo su base regionale.

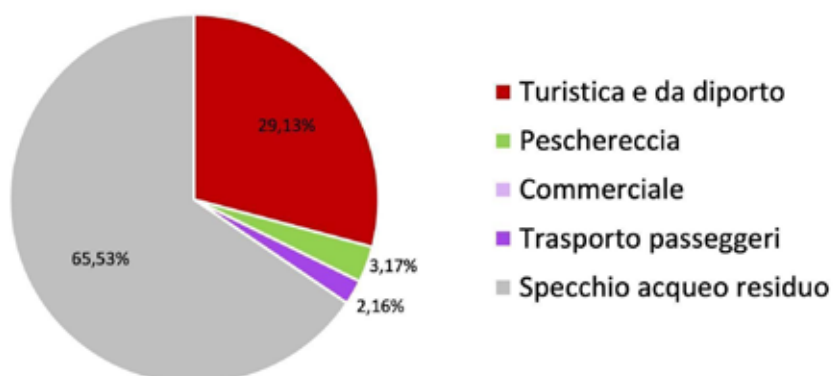
Appare evidente, pertanto, come una complessiva pianificazione e manutenzione delle infrastrutture con la contestuale riorganizzazione delle funzioni degli ambiti portuali, possa trovare nello **specchio acqueo residuo lordo** un rilevante **potenziale per lo sviluppo** dell'intero Sistema dei Porti della Regione Puglia.



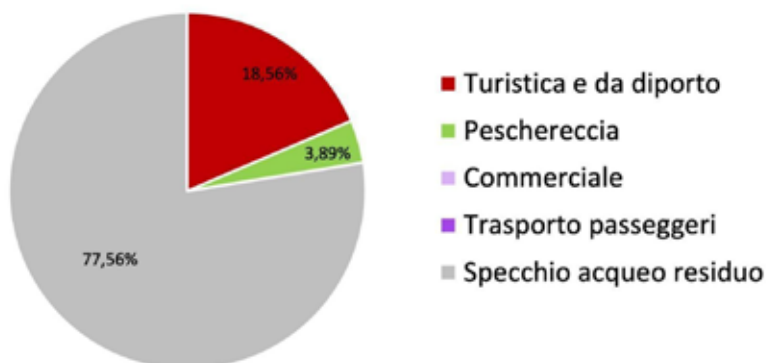
### Funzioni - Regione Puglia



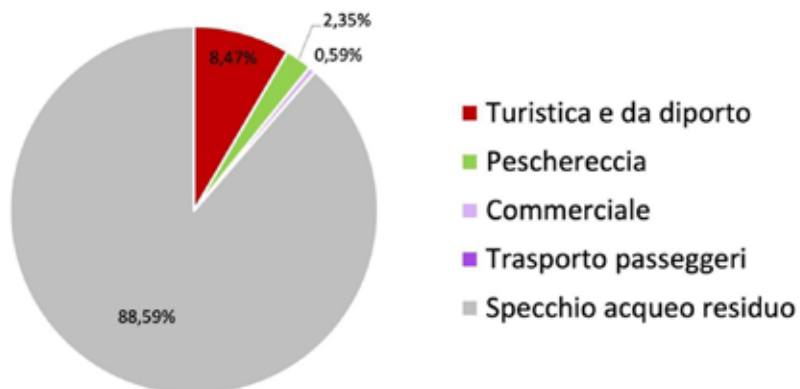
### Funzioni - Provincia di Foggia



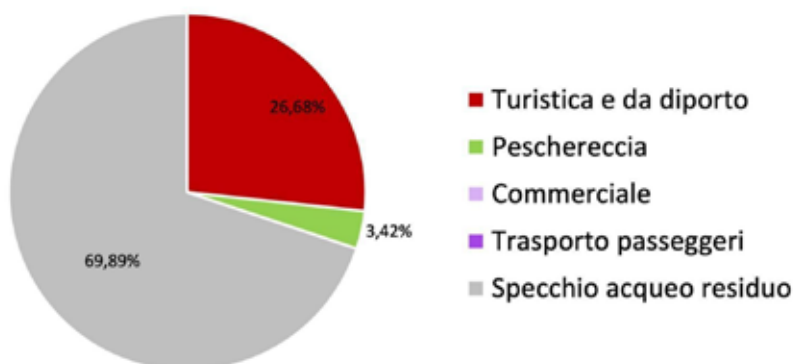
### Funzioni - Provincia di Barletta-Andria-Trani



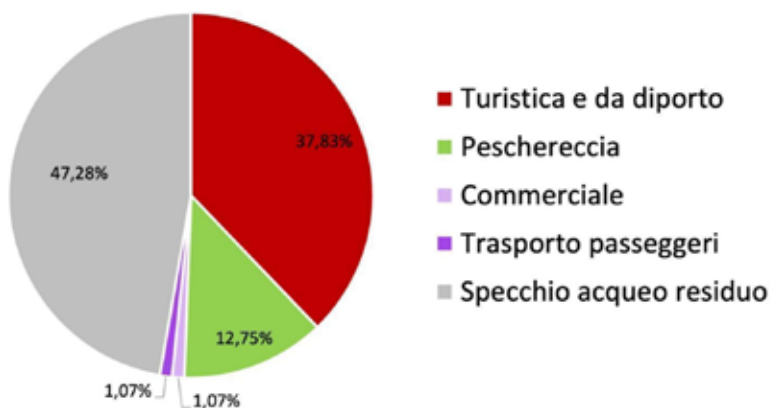
### Funzioni - Provincia di Bari



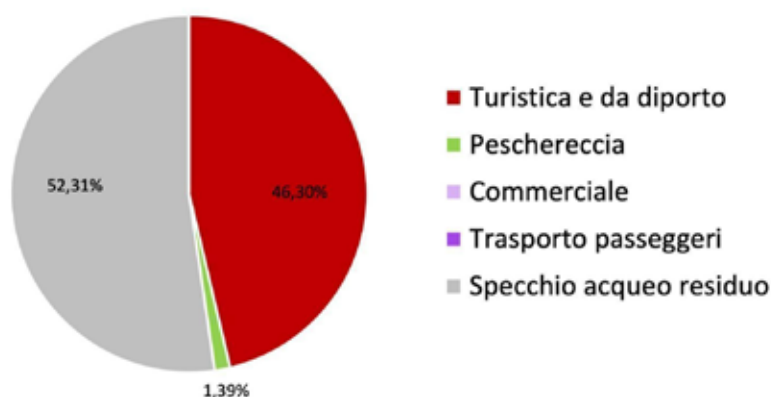
### Funzioni - Provincia di Brindisi



### Funzioni - Provincia di Lecce



### Funzioni - Provincia di Taranto



#### iii. Accessibilità e capacità ricettiva

Le condizioni attuali di accessibilità e di ricettività del Sistema dei Porti della Regione Puglia sono qui descritte in relazione alle dimensioni

delle unità da diporto (considerate nella loro *lunghezza fuori tutto - LFT*) che vi possono transitare e ormeggiare (*accessibilità*), e in relazione al numero di posti barca presenti (*ricettività*).

Tabella 6. Accessibilità e ricettività - Sistema dei Porti della Regione Puglia

dimensioni unità da diporto (LFT)	posti barca (n.)
≤ 5,5 m	2.610
5,5 m ≤ LFT ≤ 10 m	6.249
10 m ≤ LFT ≤ 24 m	1.602
> 24 m	98
<b>RICETTIVITÀ (totale posti barca)</b>	<b>10.559</b>

Fonte: Regione Puglia - Sezione Demanio e Patrimonio con ASSET, Ricognizione 2023

A fronte di una **disponibilità complessiva** (*ricettività totale*) pari a **10,7 posti barca/km di costa**, il Sistema dei Porti della Regione Puglia è caratterizzato da una prevalenza di posti barca atti a ospitare **natanti** (LFT fino a 10 m, pari all'**83,9%** dei posti barca complessivi), mentre i posti barca per **imbarcazioni** (10 m ≤ LFT ≤ 24 m) rappresentano il **15,2%** della disponibilità totale del Sistema, e i posti barca per **navi da diporto**

(LFT > 24 m) lo **0,9%**.

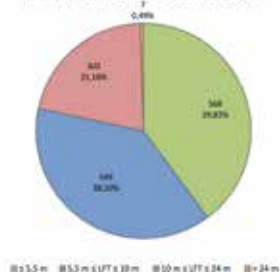
Tale ripartizione è sostanzialmente confermata nelle seguenti rilevazioni riferite a ciascuna delle 6 province pugliesi, laddove i posti barca per navi da diporto si concentrano nelle Province di Lecce (48,9% del totale regionale), di Bari (13,8% del totale regionale) e di Foggia (13,5% del totale regionale)

**Accessibilità e ricettività - Provincia di Foggia**

dimensioni unità da diporto (LFT)	posti barca (n.)
≤ 5,5 m	568
5,5 m ≤ LFT ≤ 10 m	549
10 m ≤ LFT ≤ 24 m	302
> 24 m	7
<b>RICETTIVITÀ (totale posti barca)</b>	<b>1.426</b>

Fonte: Regione Puglia - Ricognizione 2023

Numero posti barca per LFT - Provincia di Foggia

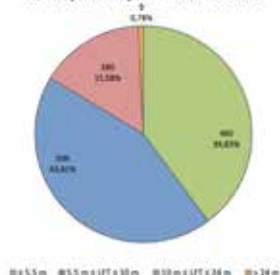


**Accessibilità e ricettività - Provincia B-A-T**

dimensioni unità da diporto (LFT)	posti barca (n.)
≤ 5,5 m	460
5,5 m ≤ LFT ≤ 10 m	506
10 m ≤ LFT ≤ 24 m	180
> 24 m	9
<b>RICETTIVITÀ (totale posti barca)</b>	<b>1.155</b>

Fonte: Regione Puglia - Ricognizione 2023

Numero posti barca per LFT - Provincia di B-A-T

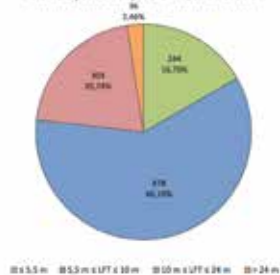


**Accessibilità e ricettività - Provincia di Bari**

dimensioni unità da diporto (LFT)	posti barca (n.)
≤ 5,5 m	244
5,5 m ≤ LFT ≤ 10 m	878
10 m ≤ LFT ≤ 24 m	303
> 24 m	36
<b>RICETTIVITÀ (totale posti barca)</b>	<b>1.461</b>

Fonte: Regione Puglia - Ricognizione 2023

Numero posti barca per LFT - Provincia di Bari

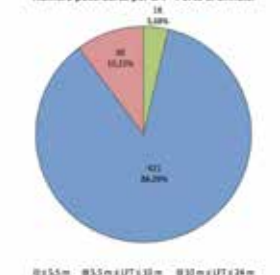


**Accessibilità e ricettività - Provincia di Brindisi**

dimensioni unità da diporto (LFT)	posti barca (n.)
≤ 5,5 m	70
5,5 m ≤ LFT ≤ 10 m	421
10 m ≤ LFT ≤ 24 m	50
> 24 m	0
<b>RICETTIVITÀ (totale posti barca)</b>	<b>541</b>

Fonte: Regione Puglia - Ricognizione 2023

Numero posti barca per LFT - Porto di Brindisi



**Accessibilità e ricettività - Provincia di Lecce**

dimensioni unità da diporto (LFT)	posti barca (n.)
≤ 5,5 m	1.168
5,5 m ≤ LFT ≤ 10 m	3.381
10 m ≤ LFT ≤ 24 m	566
> 24 m	46
<b>RICETTIVITÀ (totale posti barca)</b>	<b>5.161</b>

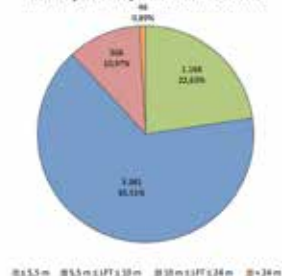
Fonte: Regione Puglia - Ricognizione 2023

**Accessibilità e ricettività - Provincia di Taranto**

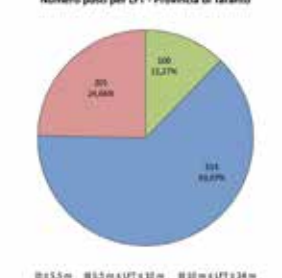
dimensioni unità da diporto (LFT)	posti barca (n.)
≤ 5,5 m	100
5,5 m ≤ LFT ≤ 10 m	514
10 m ≤ LFT ≤ 24 m	201
> 24 m	0
<b>RICETTIVITÀ (totale posti barca)</b>	<b>815</b>

Fonte: Regione Puglia - Ricognizione 2023

Numero posti barca per LFT - Provincia di Lecce



Numero posti per LFT - Provincia di Taranto



iv. Dotazioni, servizi, tecnologie

La lettura aggregata delle Schede di ricognizione e censimento (cfr. **Allegato B**) focalizza l'attenzione sui servizi, dotazioni e tecnologie presenti nei siti portuali, che vengono riportati di seguito:

- Impianti e servizi a rete: Impianto antincendio, illuminazione, erogazione energia elettrica, approvvigionamento idrico, videosorveglianza, raccolta rifiuti solidi, raccolta acque di sentina, raccolta di olii usati, accessibilità wifi;
- Servizi alle unità da diporto: bunkeraggio, servizi igienici, riparazioni meccaniche ed elettriche, dispositivi di ormeggio, dispositivi di protezione, scivolo, scalo di alaggio, gru, travel lift;
- Servizi ai diportisti: parcheggi, ristorazione, attività commerciali, biglietteria, area/ sala d'attesa, mezzi di salvataggio, radio assistenza, servizio meteo, segnalamento marittimo, pronto soccorso, noleggio auto/moto, diversamente abili, strutture ricettive, attività ri-

creative e culturali, accomodation office, bar/ ristoranti, negozi/market, farmacie, presidi sanitari, poste/banche;

- Sistemi di gestione: sistemi informativi, carta dei servizi portuali, certificazione di qualità e di gestione ambientale.

Dall'analisi dei servizi, dotazioni e tecnologie dei siti portuali suddivisi per province, emerge come alcune dotazioni impiantistiche basilari siano presenti nella maggior parte dei siti (come l'illuminazione, l'approvvigionamento idrico e l'erogazione di energia elettrica), mentre altri impianti altrettanto necessari (come l'impianto antincendio e il bunkeraggio) non siano ancora diffusi, e su alcuni territori provinciali addirittura assenti (come nel caso della provincia di Brindisi).

Inoltre, se i sistemi di raccolta dei rifiuti solidi risentono di una presenza non capillare, i sistemi di raccolta delle acque di sentina e di olii usati risultano pressoché assenti.

Allo stesso modo, alcuni servizi di supporto alla nautica (come gli scali d'alaggio, le gru, i tra-

vel lift e il rimessaggio) non presentano una distribuzione omogenea sui territori.

Per quanto riguarda i servizi ai diportisti e ai viaggiatori sui mezzi nautici, emerge una scarsa presenza di luoghi dedicati (come le biglietterie, le sale/aree d'attesa e gli accommodation office), motivata comunque dalla funzione di trasporto passeggeri limitata solo ad alcuni siti portuali e alla presenza di un solo porto turistico qualificato come marina. Di contro, la quasi totale assenza di punti di pronto soccorso è un elemento di svantaggio, vista anche la posizione dei siti portuali collocati nel cuore di aree urbane o di luoghi di fruizione pubblica e che potrebbero quindi fornire un presidio agevolmente individuabile. Gli altri servizi di retroporto rivolti al diportista risultano relativamente distribuiti nei vari contesti territoriali, sebbene il rilevamento non approfondisca gli orari e i giorni di apertura e quindi la loro reale funzione di supporto all'ambito portuale.

Da questa analisi, emergono alcune considerazioni generali:

- la scarsa presenza di impianti e sistemi di raccolta e gestione di rifiuti e dell'acqua rendono i porti poco sostenibili per la loro stessa gestione, e per l'impatto ambientale sul territorio, oltre a non presentare dei criteri di qualità ormai ricercati dagli utenti attenti all'impronta ecologica dell'attività nautica e richiesti dalle principali organizzazioni di

controllo portuale (a partire dall'International Maritime Organization).

- la distribuzione disomogenea di servizi non agevola la fruizione dei siti portuali per il transito turistico, nonché per l'ampliamento di servizi al diportismo quali il rimessaggio, lo stanziamento nei mesi invernali, le manutenzioni e le attività di cantieristica, nella prospettiva di rafforzamento della filiera economica legata alla nautica da diporto;
- una buona presenza di servizi retroportuali legati al contesto urbano, dovuta alla specificità dei porti storici del territorio pugliese.

In questo quadro, i porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale possono rappresentare un apporto di servizi in un'ottica di scenario integrato.

### II.2.3. Analisi delle funzioni

#### i. Commercio

Principalmente assolta al livello regionale dai siti portuali di competenza delle Autorità di Sistema (cfr. **Tabella 4**), la funzione commerciale presente nei siti portuali del Sistema della Regione Puglia ha dimensioni residuali, tanto in termini di spazio portuale utilizzato che di volumi di traffico, e si concentra nei seguenti siti portuali:

Tabella 7. Siti dotati di funzione commerciale - Sistema dei Porti della Regione Puglia					
Fonte: Regione Puglia - Ricognizione 2023					
n.	Comune	Sito portuale	Specchio acqueo a uso commerciale (mq)	Specchio acqueo a uso commerciale / specchio acqueo complessivo (%)	Merci imbarcate/sbarcate (ton/anno)
1	Molfetta	Porto di Molfetta	7.195	0,92	87.054
2	Otranto	Porto di Otranto	2.448	2,25	0
3	Gallipoli	Porto mercantile	8.260	3,57	77.359
<b>Totale</b>			<b>17.903</b>	<b>1,79</b>	<b>164.413</b>

#### ii. Trasporto passeggeri

Anche le funzioni di servizio e di trasporto passeggeri (inclusi i crocieristi, il cui afflusso si è particolarmente consolidato nei porti di Bari e

Brindisi ed è stato recentemente introdotto nel porto di Taranto) sono assolte principalmente dai siti portuali di competenza delle Autorità di Sistema, principalmente lungo le tradizionali rotte





transfrontaliere dell'area euro-adriatica (Balcani e Grecia, in particolare attraverso i porti di Bari e di Brindisi).

Il Sistema regionale è invece dotato di siti portuali con funzioni di servizio e trasporto passeggeri su rotte locali, per altro da e verso desti-

nazioni ad alta attrattività turistica quali le Isole Tremiti.

I siti portuali del Sistema regionale che svolgono anche funzione di servizio e trasporto passeggeri sono i seguenti:

<b>Tabella 8. Siti dotati di funzione di trasporto passeggeri - Sistema dei Porti della Regione Puglia</b>					
Fonte: Regione Puglia - Ricognizione 2023					
n.	Comune	Sito portuale	Specchio acqueo a uso trasporto passeggeri (mq)	Specchio acqueo a uso trasporto / specchio acqueo complessivo (%)	Passeggeri trasportati (n./anno)
1	Isole Tremiti	San Domino - Porto di Cala degli Schiavoni	1.602	11,18	86.000
2	Isole Tremiti	Isola di San Nicola	450	10,27	75.000
3	Rodi Garganico	Porto di Rodi Garganico	1.000	1,60	20.000
4	Peschici	Porto di Peschici	1.350	5,10	24.000
5	Vieste	Porto di Vieste	5.200	3,45	52.000
6	Otranto	Porto di Otranto	2.448	2,25	1.994
7	Gallipoli	Porto mercantile	8.260	3,57	778
<b>Totale</b>			<b>20.310</b>	<b>3,39</b>	<b>259.772</b>

### iii. Pesca

La funzione peschereccia - rappresentativa di un settore economico quale quello della pesca professionale che anche in Puglia mostra evidenti tendenze di declino - è ampiamente diffusa all'interno del Sistema dei Porti regiona-

le, essendo presente in n.39 siti portuali su 67 complessivi. Essa rappresenta per altro anche un fattore 'identitario' e di tradizione, di rilevanza socio-culturale e di potenziale attrattività a fini turistici.

A ospitare la funzione peschereccia sono in dettaglio i seguenti siti portuali del Sistema:

<b>Tabella 9. Siti dotati di funzione peschereccia - Sistema dei Porti della Regione Puglia</b>					
Fonte: Regione Puglia - Ricognizione 2023					
n.	Comune	Sito portuale	Specchio acqueo a uso peschereccio (mq)	Specchio acqueo complessivo (mq)	Specchio acqueo a uso peschereccio / specchio acqueo complessivo (%)
1	Isole Tremiti	San Domino - Porto di Cala degli Schiavoni	588	14.329	4,10
2	Isole Tremiti	Isola di San Nicola	300	4.381	6,85
3	Lesina	Porto Canale Acquarotta	2.242	7.961	28,16
4	Cagnano Varano	Porto Canale di Capojale	5.820	77.278	7,53
5	Ischitella	Porto di Foce Varano	1.245	30.730	4,05
6	Rodi Garganico	Porto di Rodi Garganico	288	62.313	0,46
7	Peschici	Porto di Peschici	540	26.489	2,04
8	Vieste	Porto di Vieste	2.696	150.727	1,79

9	Mattinata	Porto di Mattinata	380	13.784	2,76
10	Margherita di Savoia	Porto di Margherita di Savoia	4.415	113.620	3,89
11	Trani	Porto di Trani	5.943	152.609	3,89
12	Bisceglie	Porto di Bisceglie	4.159	107.329	3,88
13	Molfetta	Porto di Molfetta	16.639	778.142	2,14
14	Giovinazzo	Porto di Giovinazzo	3.255	27.626	11,78
15	Bari	Porto di S. Spirito	966	66.744	1,45
16	Bari	Porto Vecchio di Bari	1.070	131.844	0,81
17	Bari	Porto di Torre a Mare	423	23.389	1,81
18	Mola di Bari	Porto di Mola di Bari	6.272	254.889	2,46
19	Fasano	Porto di Savelletri	2.312	51.555	4,48
20	Fasano	Porto di Torre Canne	1.085	7.404	14,65
21	Ostuni	Porto di Villanova	320	39.978	0,80
22	Lecce	Bacino di Frigole	436	8.667	5,03
23	Melendugno	Porto di San Foca	1.257	53.075	2,37
24	Otranto	Porto di Otranto	915	108.835	0,84
25	Castro	Porto di Castro Marina	657	11.016	5,96
26	Andrano	Porto di Andrano	53	1.838	2,88
27	Tricase	Porto di Tricase	590	16.192	3,64
28	Castrignano del Capo	Porto di Santa Maria di Leuca	2.173	101.348	2,14
29	Morciano di Leuca	Porto di Torre Vado	916	15.877	5,77
30	Salve	Porto di Torre Pali	404	5.347	7,56
31	Ugento	Porto di Torre San Giovanni	1.576	49.667	3,17
32	Gallipoli	Porto di Seno del Canneto	3.380	49.712	6,80
33	Gallipoli	Porticciolo di San Giorgio	345	11.594	2,98
34	Gallipoli	Porto mercantile	3.885	231.401	1,68
35	Porto Cesareo	Porto Cesareo riviera ponente attracchi		22.773	
36	Porto Cesareo	Porto Cesareo campi boa di ponente	11.0791	62.652	48,98
37	Porto Cesareo	Loc. La Strea di Porto Cesareo attracchi		48.752	
38	Porto Cesareo	Loc. La Strea di Porto Cesareo campi boa		92.000	
39	Maruggio	Porto di Campomarino	2.033	30.803	6,60

iv. *Diporto*

In linea generale, la funzione diportistica in Puglia è quasi sempre ospitata in siti non concepiti *ex novo* come porti turistici, bensì all'interno di siti portuali pre-esistenti e di lunga tradizione storica, dove la funzione del diporto, anche quando ormai prevalente, convive con altre fun-

zioni, e prevalentemente con quella peschereccia. Alla funzione diportistica, si associa anche quella cantieristica, legata in particolare alla manutenzione delle unità da diporto, così come le attività connesse alle pratiche degli sport acquatici e alla nautica sociale, come più in dettaglio trattato nel paragrafo che segue.

### II.3. La nautica da diporto in Puglia

#### II.3.1. Analisi di sistema e di scenario

La collocazione geografica dell'Italia nel Mediterraneo dovrebbe essere sufficiente a garantire al sistema portuale italiano una posizione di assoluto predominio nell'intercettazione dei traffici tra l'Europa centro settentrionale e i paesi del Medio Oriente. Anche tenendo conto degli effetti del cambiamento climatico sulla rotta artica, gli esperti ritengono che il ruolo centrale del Mar Mediterraneo verrà confermato nel futuro, anche in funzione dello sviluppo del continente africano, collocato proprio al centro del Mediterraneo. In Italia, il traffico internazionale marittimo rappresenta il 7,4% del traffico complessivo e si svolge prevalentemente lungo il versante adriatico, per cui i porti che si trovano su questo versante hanno l'importante funzione di favorire gli scambi tra l'Europa occidentale e quella orientale. Tuttavia, le caratteristiche fisiche dei porti nazionali – molto spesso integrati nelle città – e lo stato attuale delle infrastrutture evidenziano l'assenza di uno sviluppo coordinato e di una strategia unitaria a livello nazionale.

Per la Puglia, la valorizzazione e lo sviluppo dei siti portuali risulta fondamentale: la notevole bellezza dei paesaggi e la posizione geografica strategica la rendono una meta appetibile per la navigazione da diporto. In Puglia, l'accessibilità di un porto è legata alle caratteristiche delle città portuali che sono capolinea dei servizi di trasporto marittimo. Si tratta perlopiù, di città o paesi di grande valenza storica – spesso dotati di un'elevata qualità artistica e urbanistica – e con i porti che si trovano in prossimità o in contiguità con il centro urbano. Spesso, infatti, il porto è strettamente legato alla vita della città.

L'originalità del "sistema pugliese" sta nell'avere i porti all'interno dei centri urbani, nei 'salotti pregiati' delle città costiere, scenario questo molto diverso da quello presente in Croazia, Montenegro e Albania (le nazioni frontaliere), o in Grecia e Francia, se si volge lo sguardo più in là nel Mediterraneo. Questa originalità è una po-

tenzialità che se ben valorizzata può diventare una leva importante per lo sviluppo di un modello di diporto nautico alternativo a quello delle altre nazioni, dove la presenza di 'marina' che si configurano quali cittadelle/enclaves dedicate esclusivamente agli scopi diportistici seppur capaci di una più ampia offerta di servizi localizzata in stretta adiacenza all'ormeggio – separa il diportista dall'emozione di essere in barca in un centro cittadino.

Più in generale, il settore nautico può considerarsi strutturato attorno a tre poli:

- *infrastrutture* (porti, scali, zone di ormeggio e attrezzature leggere) che facilitano l'accesso allo specchio d'acqua;
- *industrie di settore*;
- *pratiche* (diportismo, sport acquatici e tempo libero).

Questi poli mobilitano tutti gli attori economici, istituzionali e socio-culturali interessati che interagiscono per lo sviluppo del settore. La nautica in Puglia rappresenta un importante comparto economico che coinvolge un elevato numero di professionisti tra diportisti regolari e licenziatari, e che esprime un fatturato connesso a tutta la filiera a partire dalla costruzione, con il fatturato delle aziende operanti nel settore della cantieristica in positivo negli ultimi anni e che vede la presenza di aziende leader nella produzione posizionate anche sui mercati esteri (per approfondire, si vedano ad esempio: Report Assonautica, 2021; Rapporto Unioncamere Puglia sul monitoraggio dell'economia del settore nautico e dei servizi turistici correlati del Mezzogiorno, 2022).

La nautica genera importanti benefici economici indiretti, in particolare in termini di turismo, che ne fanno un settore chiave per l'economia regionale. Il peso del settore nautico in Puglia può dunque essere più generalmente delineato attraverso ulteriori osservazioni. Anzitutto, può essere utile richiamare i dati relativi alle unità da diporto iscritte agli Uffici Marittimi e Motorizzazione civile della Regione Puglia, pubblicati nel "Il Diporto Nautico in Italia 2022" dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (a cura del Dipartimento per la Programmazione Strategica, i Sistemi In-





frastrutturali, di Trasporto a Rete, Informativi e Statistici, Sistema Statistico Nazionale). Attualmente, vi risultano immatricolate 2.574 unità da diporto, delle quali 321 sono imbarcazioni a vela. Tra queste, non risulta iscritta nessuna unità di lunghezza fuori tutto (LFT) superiore ai 24 metri e risulta una presenza di 14 imbarcazioni iscritte nella fascia 18-24 metri, ponendo la Puglia all'ottavo posto, tra le quattordici regioni censite, in termini complessivi di unità registrate presso i pubblici registri.

Ma questo dato non può essere assimilato a ciò che usualmente accade ad esempio per le automobili: per le imbarcazioni infatti non esiste alcuna relazione tra residenza del proprietario e ufficio marittimo competente (tanto è vero che è prassi consolidata immatricolare l'imbarcazione presso la Capitaneria di porto più vicina al cantiere navale costruttore dell'imbarcazione stessa). Pertanto questo dato di per sé non consente di 'pesare' il reale valore economico (diretto e indiretto) del parco barche effettivamente circolante in Puglia.

Certamente utile può risultare l'esame di altri elementi legati alla **cantieristica navale**, al **rimessaggio** e al mercato del **noleggio delle imbarcazioni**, sia a vela che a motore.

Sulla **cantieristica navale** in senso stretto, si deve rilevare la presenza in Puglia di un solo cantiere navale che costruisce yacht a vela e di alcuni assemblatori di gommoni (con le carene che non vengono stampate in Puglia), piccoli cantieri che costruiscono natanti a motore fino a 6 metri di LFT, e la presenza di rilievo di 2 grandi velerie (una a Bari e l'altra a Lecce, di cui una delle due dotata di impianto di laminazione dei materiali in sede) e di produttori di motori eolici di prestigio internazionale.

Riguardo agli **impianti di rimessaggio** a terra delle imbarcazioni, si riscontra un parco nautico regionale costituito da non meno di 12.000 unità tra natanti e imbarcazioni e con 1.500 unità a vela. Tali unità sono il 'motore' di un comparto economico importante, che si occupa della manutenzione ordinaria (pulizia annuale della carena, trattamento antivegetativo, manutenzioni ordi-

narie annuali del motore, eccetera). Sul **noleggio delle imbarcazioni**, c'è da notare che in Puglia non esistono al momento operatori di noleggio di imbarcazioni intese come flotte navali, come sono invece presenti essenzialmente nei porti croati e greci. Nel territorio pugliese, la forma di noleggio che si sta diffondendo è quella del **noleggio privato di imbarcazioni con skipper**: risultano censite oltre 150 imbarcazioni tra motore e vela, noleggiabili lungo le coste pugliesi per periodi superiori alle 48 ore.

Tra le **pratiche** della nautica, quelle del **tempo libero** e degli **sport acquatici** (vela, windsurf, kitesurf, surf, canoa e discipline connesse, canottaggio, pesca sportiva, attività subacquee, eccetera) assumono sempre maggior rilievo, anche in Puglia, contribuendo allo sviluppo economico del settore e alla affermazione dell'immagine marittima della regione (del resto, la regione offre bacini di navigazione e condizioni climatiche adatte anche alla navigazione in deriva, con baie protette e venti regolari).

La somma dei praticanti questi sport in Puglia, ricavati dai dati dei tesseramenti alle relative Federazioni nazionali o presso gli Enti di Promozione, descrivono una popolazione di praticanti vicina alle 20.000 unità: una 'massa critica' rilevante, soprattutto nell'ottica della salvaguardia dell'ambiente marino. Queste attività sportive, infatti, attraverso i loro praticanti possono contribuire alla valorizzazione e alla salvaguardia dell'ambiente naturale marino-sottomarino-costiero.

Si pensi ad esempio alla **vela** come sistema di propulsione privilegiato all'interno delle aree marine protette, così come ai circoli velici attivi sul territorio con la missione di insegnare il rispetto e la cultura del mare come valore fondante della tradizione marinaresca di difesa dell'ambiente marino e costiero.

Oppure, si pensi alla pratica della **attività subacquee**, laddove la qualità stessa dell'ambiente naturale è la prima esigenza del subacqueo, e perciò comporta azioni di tutela dei siti, la realizzazione di ormeggi ecologici, il coinvolgimento dei subacquei nel monitoraggio dell'ambiente marino, eccetera.

Oppure, ancora, sul piano sociale, allo *snorkeling* o alle immersioni subacquee: attività sportive all'aria aperta che consentono lo sviluppo fisico e intellettuale dei praticanti e contribuiscono all'affermazione della nozione di paesaggi sottomarini, individuando relitti, promuovendo la biodiversità marina, spesso in dialogo con la fotografia e il cinema, tanto da fare delle immersioni un prodotto culturale di primo piano.

Negli ultimi anni, del resto gli sport acquatici e le pratiche del tempo libero sono in rapida evoluzione, con la comparsa regolare di **nuove attività** (si pensi ad esempio al repentino successo dello *stand up paddle* - SUP, o al *flyboard*), di **nuove tecnologie** (come il *foil*, che ha profondamente modificato alcuni sport da tavola) o con l'**evoluzione di pratiche tradizionali** (si pensi ad esempio alla diffusione dell'apnea e dello *snorkeling* che stanno sopravanzando le immersioni subacquee quali pratiche per essere più vicini alla natura).

Lo stesso **modello economico dello sport** sta cambiando: sotto l'influenza del progetto statale per istituire una nuova *governance* dello sport in Italia, promosso dal Ministero Sport e Salute, le Federazioni erogano ulteriori finanziamenti privati per assumere consulenti tecnici, e in misura minore, i club nautici stanno sviluppando sempre più attività lucrative (come il noleggio senza supervisione o il catering) per mantenere in equilibrio il proprio bilancio. Enti e circoli locali sono impegnati nel soddisfare l'esigenza di ammodernare le proprie strutture migliorandone il funzionamento, usufruendo dei bandi nazionali proposti dal Credito Sportivo per i progetti di sviluppo di circoli e basi nautiche, inserendo nel Parco Olimpico i programmi di promozione del territorio alle delegazioni estere, sviluppando pratiche e nuove attività a vocazione economica.

D'altra parte, lo sviluppo della pratica degli sport acquatici e del tempo libero già concorre in modo rilevante alla attrattività turistica della Puglia, e mostra ancora ampi margini di incremento. Se durante la stagione estiva 2022 (da giugno a settembre) le presenze turistiche in Puglia hanno raggiunto i 10,2 milioni di presenze (8,0 milioni

di presenze italiane e 2,2 straniere, pari a circa 60 milioni di pernottamenti), ben 12 tra le prime 15 località più visitate della regione sono sul mare (7 sul Mare Adriatico e 5 sul Mar Ionio).

La Puglia beneficia di una posizione geografica e di condizioni meteo-climatiche favorevoli al turismo, e in particolare al turismo sportivo: è infatti una delle poche regioni italiane in cui le attività sportive, e gli **sport del mare** in particolare, **possono essere praticati tutto l'anno**, e in cui vengono organizzati **grandi manifestazioni ed eventi sportivi**, che trovano ospitalità in tutto il territorio (aree urbane, costiere, dell'entroterra) e che vedono nel comparto nautico in particolare il coinvolgimento di canottaggio, moto-nautica e vela, quest'ultima con quasi 200 gare ed eventi organizzati nel 2022, oltre che con eventi di portata internazionale (si pensi ad esempio a eventi velici ormai storici, quali le regate Brindisi-Corfu, Bari-Herceg Novi, Trani-Dubrovnik, Vieste-Lastovo e Brindisi-Valona, oppure ad eventi speciali come la seconda tappa del circuito Sailing GP, inserita nel calendario della Federazione internazionale della Vela e tenutasi a Taranto nel mese di giugno 2021). Agli eventi velici, nel 2022 hanno preso parte ca. 49.000 partecipanti, per un totale di ca. 101.000 pernottamenti in Puglia: a livello regionale, la ricaduta economica di questi eventi è stimata in quasi 7,3 mln Euro, mentre si stima che il settore della nautica sportiva valga quasi 65 mln Euro/anno (fonte: FIV - Federazione Italiana Vela).

Le ragioni per cui un turista soggiorna in Puglia sono quindi ulteriormente rafforzate dalla possibilità di praticare attività sportive e ricreative. Il turismo sportivo si sta sviluppando ovunque con una predominanza per gli sport naturalistici e il 30% dei turisti che praticano almeno un'attività sportiva, praticano un'attività balneare o costiera.

La nautica in Puglia del resto si è insediata in un tessuto portuale caratterizzato da una presenza di siti costieri legati dal comune denominatore di avere il porto "in centro".

È una particolarità della Puglia quella di avere i porti e approdi in luoghi dove negli anni sono





cresciuti intorno agglomerati urbani, che hanno circondato questi siti. Allo stato attuale, la maggioranza dei siti portuali pugliesi si occupa di attività nautiche e di diporto non per scelta originaria, ma per situazione contingente. Questa condizione 'di tradizione' può rappresentare una **criticità**, ma anche un'**opportunità** per individuare un "modello pugliese" di portualità nautica e diportistica, basata su di un contesto territoriale e paesaggistico molto variegato e di indubbio fascino.

Se la Puglia è molto attrattiva in ambito turistico, sia sul mercato italiano che su quello internazionale, lo scenario della nautica da diporto come sin qui delineato rappresenta un'industria

turistica trasversale, che si compone di vari elementi e di una pluralità di attori che devono collaborare per migliorare il posizionamento della Puglia come destinazione turistica: gestori di siti naturali (spiagge, litorali, acque di balneazione, aree protette e marine), fornitori di attività e di servizi, costruttori di barche, eccetera.

La nautica è una componente essenziale dell'identità marittima e culturale della Puglia: per questo, deve diventare un settore strategico che possa incidere ancor di più nello sviluppo del territorio sul piano economico, ambientale e socio-culturale. Ciò richiede una azione di **coordinamento** e di **indirizzo** da parte dell'Ente regionale, che sia in grado di coinvolgere effi-



Rilevazione in tempo reale del traffico marittimo su Adriatico e Ionio (fonte: marinetraffic.it)





cacemente, in modo globale e coerente, tutti gli attori della nautica pugliese.

*i. Dinamiche della costa adriatica e della costa ionica*

La Puglia nautica è una regione molto grande, o meglio lunga, dove ci sono ben due mari a bagnare i circa 985 km di costa. Due mari, l'Adriatico e lo Ionio, che ne scandiscono e ne esaltano le coste, i paesaggi e gli entroterra. L'Adriatico, che bagna la Puglia dal Gargano fino a Otranto, da dove parte il Mar Ionio: passando da Leuca fino ai confini regionali della costa con la Basilicata, i due mari esaltano e colorano di blu questa "penisola nella penisola". Due mari: a nord e a est, l'Adriatico; a sud, lo Ionio. Bisogna però, fare attenzione alle peculiarità di questi due mari. La costa adriatica ha una elevata varietà paesaggistica (che passa dalla costa alta e rocciosa, con un discreto numero di baie e insenature, fino a quella comoda e sabbiosa delle spiagge), a differenza di quella ionica, che è in prevalenza sabbiosa e in genere più bassa.

Due mari e due coste differenti significano anche spesso **condizioni meteomarine differenti**: in una giornata di forte vento di Maestrale, l'Adriatico è mosso, lo Ionio no.

Non sono banalità per il diportista: basti pensare come i natanti a motore preferiscano di gran lunga la costa ionica per il semplice fatto che durante la stagione estiva il mare sia spesso più calmo, con la tipica dominanza di venti dai quadranti settentrionali del periodo estivo, condizione ideale per gommoni e piccoli motoscafi.

Analizzando le caratteristiche dei due mari sotto l'aspetto del traffico marittimo e diportistico, l'Adriatico può essere definito un "**mare di transito**", poiché - oltre ad essere il confine dell'Italia con la Grecia, la Croazia, il Montenegro e l'Albania - è il mare che **deve** essere attraversato da ogni imbarcazione italiana o straniera per poter raggiungere le **coste italiane o internazionali**.

Lo Ionio è invece definibile quale "**mare di meta**", perché la sua geografia lo porta ad essere navigato solo dalle imbarcazioni che hanno

**necessità, o specifico interesse**, di approdare su città della costa ionica. Le rotte che vanno dall'Adriatico al Tirreno, e viceversa, prevedono infatti il passaggio dallo stretto di Messina, pertanto la rotta è Santa Maria di Leuca (LE) - Capo Rizzuto (KR), saltando completamente il Golfo di Taranto.

Per incrementare il turismo da diporto rendendo più attrattivi i siti portuali pugliesi soprattutto per i **diportisti extraregionali** (si pensi ad esempio alle cd. "crociere da diporto") occorre tenere conto di queste peculiarità.

Anche con riferimento agli **sport nautici**, i due contesti - ionico e adriatico - rappresentano ambienti economici e sociali diversi, che influenzano anche le attività costiere. Le differenze orografiche influiscono su condizioni meteomarine diverse, e diversamente adeguate agli sport nautici che si basano sia sull'assenza che sulla presenza di vento e onda. Ad esempio, la **navigazione tradizionale** (che consiste nel permettere alle barche d'epoca di partecipare alle regate) è una **specificità del Mar Ionio** (si pensi che, se la flotta di vecchi gozzi è di ca. 100 unità in Italia, oltre una quindicina sono nel Mar Ionio pugliese). Gli eventi legati a questa pratica rappresentano un importante valore economico e patrimoniale: attirano un numeroso pubblico nei mesi di settembre e ottobre e comportano lavori di restauro e manutenzione di imbarcazioni, da cui possono trarre beneficio i cantieri navali locali (si pensi ad esempio a Gallipoli).

*ii. Portualità turistica e commistione con altre funzioni*

Come già evidenziato, sparute, e comunque peculiari, sono le infrastrutture lungo la costa pugliese che possano rientrare a pieno nella definizione di "porto turistico". L'attuale offerta di posti barca per la nautica da diporto trova spazio, prevalentemente, negli "approdi turistici" all'interno di porti polifunzionali, sia di grandi che di piccole dimensioni.

Questa commistione di funzioni crea criticità di rilievo per la pratica del diportismo.

Per una unità da diporto infatti condividere lo

specchio acqueo portuale con un cargo o con una nave da crociera piuttosto che con un peschereccio, non è cosa da poco. Per quanto concerne l'aspetto della navigazione, basti semplicemente pensare cosa accade quotidianamente nei porti maggiori quando manovra una nave con i rimorchiatori mentre intorno vi sono imbarcazioni da diporto: attese per evitare abbordi a mare che generano livelli di soddisfazione diversi tra le fasce di utenza.

Anche lo sviluppo della pratica degli sport acquatici e del tempo libero può essere ostacolato da **condizioni potenzialmente conflittuali** con altri usi del mare (pesca, traffico marittimo, eccetera), dalla **carenza di infrastrutture** per l'accesso al mare (scivoli d'acqua, basi nautiche) e talvolta da requisiti che limitano l'accesso all'ambiente marino.

Passando invece all'aspetto gestionale e organizzativo la polifunzionalità di questi siti portuali comporta difficoltà nella gestione di un modello organizzativo spesso complesso, in considerazione della storia stessa del sito. L'ubicazione frequente del sito portuale nel centro cittadino, comporta la necessità di affrontare situazioni complesse che riguardano aspetti urbanistici e architettonici, ambientali e di mobilità (urbana e di collegamento con l'entroterra), oltre che un assetto di banchinaggio estremamente articolato. Ovviamente poco si può fare sotto questo aspetto almeno fino a quando le attività commerciali, della pesca e del diporto saranno contemporaneamente presenti nei siti portuali in questione. Una più attenta e integrata azione di pianificazione e regolamentazione può risolvere queste situazioni in scenari peculiari, attrattivi per gli stessi utilizzatori: essere ormeggiati in contesti portuali dove sia presente una pluralità di mezzi navali può rappresentare per il diportista una condizione affascinante.

### Il.3.2. Caratteristiche della domanda e dell'offerta

Le più recenti evoluzioni della struttura del mercato diportistico richiedono un rapido ag-

giornamento del modello di offerta portuale, da perseguire attraverso:

- osservazione e *follow-up* dei potenziali clienti per comprenderne meglio e per anticiparne le aspettative;
- prospezione, marketing e comunicazione per acquisire nuovi spazi di mercato;
- miglioramento e personalizzazione dei servizi offerti per 'fidelizzare' la clientela.

Del resto, il profilo del 'diportista in transito', italiano ed europeo, che si sta più chiaramente delineando negli ultimi anni corrisponde a quello di un soggetto con buona capacità di spesa, propenso alla auto-organizzazione della rotta (senza intermediazioni e mediante applicativi digitali) e attratto dalla qualità dell'entroterra, dalla storia e dall'offerta culturale che caratterizza la meta del viaggio.

La scelta del porto (di approdo e di transito) è effettuata in funzione della qualità dei servizi disponibili e della competitività dei prezzi. Le tendenze emergenti nel matching tra domanda e offerta hanno dato origine a un nuovo ecosistema di *players* della nautica da diporto, costituito da:

- *piattaforme di noleggio*;
- *piattaforme di co-browsing*;
- *piattaforme di prenotazione*;
- *club nautici o leghe navali*, affiliati alle federazioni nautiche o altri enti sportivi.

Le **piattaforme di noleggio** collegano proprietari professionisti o privati di imbarcazioni (barche a vela, barche a motore, chiatte, catamarani, gommoni, moto d'acqua, ecc.) e inquilini privati per facilitare il noleggio di barche in banchina o in mare e fornire strumenti per la gestione delle prenotazioni e dei pagamenti tra utenti.

La **co-navigazione** (*co-browsing*) è un'attività consistente nell'uso congiunto e organizzato di un'imbarcazione per uso personale, da parte di un diportista non professionista e di uno o più passeggeri terzi, allo scopo di effettuare un viaggio comune e che fornisce benefici collettivi. Le piattaforme di co-browsing svolgono il ruolo di terze parti fidate: moderazione degli scambi, sistema di valutazione per i membri della comu-

nità, sicurezza delle transazioni. Queste attività possono essere svolte da una società autonoma e dedicata (come nel caso di applicazioni per la condivisione di viaggi in mare tra privati disponibili dal 2016), oppure essere il risultato della diversificazione delle attività del gestore del porto turistico, come in alcuni porti della costa atlantica.

Le **piattaforme di prenotazione**, invece, sono strumenti che consentono ai diportisti di preparare le loro soste direttamente sul proprio smartphone attraverso contenuti collaborativi o di abbonarsi al porto turistico.

Il diportista diventa quindi un promotore, il che espande considerevolmente la sua influenza. Per tutte le porte connesse a piattaforme che consentono all'utente di inviare una richiesta di sosta dall'applicazione "premium", la piattaforma distingue tra una recensione condivisa da un utente che ha effettuato uno scalo tramite l'applicazione e una recensione condivisa da un utente che non ha effettuato uno scalo tramite l'applicazione. I commenti lasciati dai diportisti possono essere utilizzati come spunti di riflessione per aumentare la qualità dei servizi offerti.

I porti turistici hanno l'opportunità di rispondere a questi commenti e di partecipare al miglioramento della loro immagine (l'85% degli utenti dei maggiori siti web che offrono recensioni dei consumatori di hotel e ristoranti, ritiene che rispondere a una recensione negativa migliori la percezione della struttura, con un aumento del 53% sin dal 2013).

Più i diportisti utilizzano queste funzionalità, più ne beneficiano i porti turistici (che guadagnano visibilità) e gli utenti (che hanno più dati da selezionare, valutare e confrontare): questo è un effetto virtuoso.

Gli utenti hanno la possibilità di visualizzare informazioni sui porti turistici, inclusi il nome del porto, le coordinate GPS e le recensioni condivise dagli utenti. Per le "porte premium", l'utente può anche accedere alle seguenti informazioni:

- prezzi al giorno/settimana/mese;
- numero totale di posti barca, pescaggio massimo autorizzato, lunghezza massima consen-

tita, attrezzature e servizi disponibili, visite turistiche, eventi, canale VHF;

- orari di apertura della capitaneria di porto.

Le applicazioni offrono al diportista la possibilità di inviare una o più richieste di sosta simultanee a diversi "porti premium". Ciò semplifica i compiti amministrativi degli ufficiali portuali, consentendo loro di dedicare più tempo all'accoglienza dei diportisti.

Tra il 2019 e il 2022, il numero di prenotazioni effettuate tramite applicazione è stato moltiplicato per 6. Ogni prenotazione ha una garanzia obbligatoria con carta di credito, che consente alle piattaforme web di fornire ai porti una certa sicurezza sulle prenotazioni.

#### *i. Posti barca: capienza e occupazione*

Dall'analisi dei dati riguardanti i posti barca disponibili nei siti portuali pugliesi (fonte: Regione Puglia - Sezione Demanio e Patrimonio con ASSET, Ricognizione 2023), limitatamente ai soli siti del **Sistema dei Porti della Regione Puglia (Tabella 5)**, la **disponibilità complessiva** risulta pari a **10.559** posti barca. Ma se si considerano anche i **3.761** posti barca ospitati nei siti portuali di competenza delle Autorità di Sistema Portuale, la disponibilità complessiva nel territorio regionale è pari a **14.320** posti barca, dato che pone la Puglia al 7° posto in Italia per capacità di accoglienza per la nautica da diporto, dopo Liguria, Sardegna, Friuli Venezia Giulia, Campania, Sicilia e Toscana.

Il livello di **effettiva occupazione**, riscontrato attraverso fotointerpretazione, indica un fattore medio pari circa al 90%, laddove la disponibilità di posti barca nei siti portuali pugliesi appare in gran parte saturata da unità da diporto '**stanziali**' e **locali**.

A questo proposito, occorre notare che sarebbe opportuno definire **due indici** utili per determinare il livello di dotazione infrastrutturale delle 6 province pugliesi in rapporto al rispettivo parco nautico: il rapporto tra numero di unità da diporto e numero di posti barca; la corrispondente percentuale di unità da diporto con possibilità





di ormeggio in rapporto alla totalità del parco nautico. Queste stime, al momento non rilevabili, rivestono particolare importanza, in quanto il livello quantitativo (oltre a quello qualitativo) delle infrastrutture da diporto influenza nettamente lo sviluppo del settore: la scarsa o abbondante disponibilità di posti barca può rappresentare un ostacolo o un incentivo alla diffusione del diportismo, sia locale che extra-regionale.

Ulteriori considerazioni vanno poi riservate agli **scali di alaggio**, agli **scivoli** o **rampe di varo** (i piani inclinati accessibili da innesti stradali leggeri, che consentono di gestire autonomamente il varo e l'atterraggio con mezzi propri dell'utilizzatore). Gli **scali di alaggio**, privi di status giuridico proprio, si trovano nel demanio pubblico marittimo (DPM), in un porto o fuori da un porto, e in genere sono gestiti direttamente dalla comunità o da una persona fisica o giuridica con permesso di occupazione temporanea.

Sebbene la flotta trasportabile attiva non sia attualmente stimata, essa dove esiste genera un fabbisogno di diverse migliaia di viaggi annui, che quando soddisfatti possono produrre introiti per i concessionari o esercenti quantificabili in 20-40 € per ogni alaggio-varo (se censiti potrebbero facilmente raggiungere un valore complessivo alla scala regionale pari a 1,5 mln €/anno). Gli scali possono offrire funzioni d'uso di base e assicurare quindi il servizio pubblico di accesso al mare. Essi costituiscono ulteriori elementi strutturanti per la pianificazione territoriale: pur non essendo un'alternativa ai pontili galleggianti, consentono un uso dinamico della costa e dei bacini di navigazione, a vantaggio dell'economia locale. Per gli scali, sarebbe opportuno effettuare valutazioni specifiche che portino a un puntuale inventario delle loro potenzialità e alla stima delle ricadute dirette e indirette (economiche, sociali, ambientali, eccetera) che generano, favorendo le soluzioni più adeguate affinché il futuro

sviluppo della costa possa rispondere alle aspettative dei residenti. A titolo di esempio, dare vita alla realizzazione di una mappa interattiva aggiornata e accessibile a tutti gli utenti contribuirebbe alla costituzione di un sistema di supporto alla manutenzione e realizzazione di queste attrezzature e alla formazione specifica per sensibilizzare i leader aziendali sulla realizzazione e gestione di scivoli.

#### ii. Servizi, a mare e a terra

Per una puntuale ricognizione dei servizi presenti in ciascun sito portuale del Sistema dei Porti della Regione Puglia, si rimanda alle singole *Schede di ricognizione e censimento* contenute nell'**Allegato B** al presente Documento Generale. Con specifico riferimento alla nautica da diporto, si rileva una generale carenza di servizi di base (si pensi ad esempio ai **basilari servizi di security** nonché al **presidio di polizia per i servizi di identificazione** in ingresso del turismo transfrontaliero), oltre che di spazi fisici per l'organizzazione di servizi dedicati e la ancora non adeguata presenza di professionalità specializzate.

#### iii. Accessibilità

Per delineare il diverso grado di accessibilità del Sistema regionale, si riportano qui i siti portuali del Sistema dei Porti della Regione Puglia, con l'indicazione della corrispondente lunghezza massima di unità da diporto ormeggiabile (LFT), come riscontrata presso le Capitanerie di Porto territorialmente competenti. A questo dato, ad ogni sito è associata anche l'indicazione del sito portuale immediatamente successivo che consente la medesima lunghezza massima di unità da diporto ormeggiabile (Fonte: Regione Puglia - Ricognizione 2023).

n.	Provincia	Comune	Denominazione	LFT max ormeggiabile (m)	Precedente sito pari LFT	Successivo sito pari LFT
1		Isole Tremiti	San Domino - Porto di Cala degli Schiavoni	-	-	-
2		Isole Tremiti	Isola di San Nicola - Porto di San Nicola	-	-	-
3		Isole Tremiti	Campo boe Parco del Gargano	24,00	Termoli	Rodi G.
4		Lesina	Porto Canale Acquarotta	-	-	-
5		Cagnano Varano	Porto di Capojale	-	-	-
6	Foggia	Ischitella	Porto di Foce Varano	16,00	Campo Boe T.	Rodi G.
7		Rodi Garganico	Porto di Rodi Garganico	35,00	Termoli	Vieste
8		Peschici	Porto di Peschici	10,00	Rodi Garganico	Vieste
9		Vieste	Porto di Vieste	60,00	Termoli (AdSP)	Taranto
10		Mattinata	Porto di Mattinata	12,00	Vieste	Manfredonia (AdSP)
11		Margherita di Savoia	Porto di Margherita di Savoia	9,00	Manfredonia (AdSP)	Trani
12	B-A-T	Trani	Porto di Trani	30,00	Manfredonia (AdSP)	Bisceglie
13		Bisceglie	Porto di Bisceglie	40,00	Manfredonia (AdSP)	Bari (AdSP)
14		Molfetta	Porto di Molfetta	15,00	Bisceglie	Bari
15		Giovinazzo	Porto di Giovinazzo	13,00	Molfetta	Bari
16		Bari	Porto di S. Spirito	11,00	Giovinazzo	Bari
17		Bari	Porto Vecchio di Bari	25,00	Bisceglie	Cala Ponte
18		Bari	Porto di Torre a Mare	14,00	Porto Vecchio	Mola di Bari
19	Bari	Mola di Bari	Porto di Cala Portecchia	-	-	-
20		Mola di Bari	Porto di Mola di Bari	20,00	Porto Vecchio	Cala Ponte
21		Polignano a Mare	Approdo di San Vito	-	-	-
22		Polignano a Mare	Porto di Cala Ponte	40,00	Bari (AdSP)	Taranto (AdSP)
23		Polignano a Mare	Approdi di Cala Paura e Cala Paguro	-	-	-
24		Fasano	Porto di Savelletri	15,00	Monopoli (AdSP)	Villanova
25		Fasano	Porto di Torre Canne	8,00	Savelletri	Villanova
26	Brindisi	Ostuni	Porto di Villanova	18,00	Monopoli (AdSP)	Brindisi (AdSP)
27		Carovigno	Attracco di Torre S. Sabina	-	-	-
28		Carovigno	Specchiolla	-	-	-
29		Torchiarolo	Approdo di Torre S. Gennaro	-	-	-
30		Torchiarolo	Attracco di Lendinuso	-	-	-

31	Squinzano	Torre Specchiulla	-	-	-
32	Squinzano	Porticciolo di Casalabate	-	-	-
33	Lecce	Porticciolo di Frigole	0,00	-	-
34	Lecce	Bacino di San Cataldo	-	-	-
35	Melendugno	Porto di San Foca	30,00	Brindisi (AdSP)	Gallipoli
36	Otranto	Porto di Otranto	18,00	San Foca	Castro
37	Santa Cesarea Terme	Scalo di Porto Miggiano	-	-	-
38	Castro	Porto di Castro Marina	24,00	San Foca	S.Maria Leuca
39	Andrano	Porto di Andrano	5,50	Castro	Tricase
40	Tricase	Porto di Tricase	16,00	Castro	S.Maria Leuca
41	Castrignano del Capo	Porto di Santa Maria di Leuca	24,00	Castro	Taranto (AdSP)
42	Morciano di Leuca	Porto di Torre Vado	12,00	S.Maria Leuca	Torre Pali
43	Salve	Porto di Torre Pali	12,00	Torre Vado	Gallipoli
44	Lecce	Ugento	9,00	Torre Pali	Gallipoli
45	Gallipoli	Porto di Seno del Canneto	15,00	S.Maria Leuca	Porto Cesareo
46	Gallipoli	Bacino San Giorgio	11,00	Gallipoli	Porto Cesareo
47	Gallipoli	Porto mercantile	35,00	Brindisi (AdSP)	Taranto (AdSP)
48	Gallipoli	Cala Fontanelle	0,00	-	-
49	Gallipoli	Darsena Fontanelle	16,00	S.Maria di Leuca	Porto Cesareo
50	Gallipoli	Darsena Riva Levante	16,00	S.Maria di Leuca	Porto Cesareo
51	Gallipoli	Darsena San Leonardo	16,00	S.Maria di Leuca	Porto Cesareo
52	Nardò	Porto di Santa Caterina	-	-	-
53	Nardò	Sant'Isidoro	-	-	-
54	Porto Cesareo	Porto Cesareo riviera ponente attracchi			
55	Porto Cesareo	Porto Cesareo campi boa di ponente	18,00	Gallipoli	Campom.
56	Porto Cesareo	Loc. La Strea di Porto Cesareo attracchi			
57	Porto Cesareo	La Strea di Porto Cesareo campi boa			
58	Porto Cesareo	Attracco di Torre Chianca	-	-	-
59	Manduria	Attracco di Torre Colimena	-	-	-
60	Maruggio	Porto di Campomarino	18,00	Porto Cesareo	Taranto
61	Leporano	Baia d'Argento Porto Saguerra	-	-	-
62	Taranto	Approdi cantieri navali	16,00	Campom.	Argonauti
63	Taranto	Molo diportistico	18,00	Campom.	Argonauti
64	Taranto	Molo diportistico S. Lucia	-	-	-
65	Taranto	Approdo velico "Giacomo Cavaliere"	-	-	-
66	Taranto	Approdo Lega Navale Italiana	8,00	Campom.	Argonauti
67	Taranto	Attracchi interni Mar Piccolo	0,00	-	-

*iv. Posizionamento nella macroregione adriatico-  
co-ionica*

La macroregione adriatico-ionica in cui si colloca la penisola pugliese presenta diversi competitori: **Croazia, Montenegro e Albania**, per il Mare Adriatico; **Grecia**, per il Mar Ionio. È opportuno evidenziare innanzitutto che - sebbene si affaccino sugli stessi mari - queste **nazioni frontaliere** hanno coste morfologicamente e orograficamente del tutto **differenti** da quelle pugliesi.

A differenza dei suoi competitori, infatti, la Puglia costiera non ha isole (se si escludono le Isole Tremiti), né ripari naturali, ed è povera di cale e di insenature sottovento: un evidente punto di debolezza per gli aspetti legati alla navigazione e all'approdo.

In Puglia, insomma, ci si può riparare solo all'interno di un porto, mentre Croazia, Montenegro e Grecia - e in forma minore, anche l'Albania - sono 'naturalmente predisposte' a consentire navigazioni agevoli al diportista che frequenti i loro mari.

L'ampio numero di isole della Grecia e della Croazia - così come, ad esempio, la profondità del fiordo delle Bocche di Cattaro - consentono a quelle coste di offrire un grado di **semplicità** e allo stesso tempo un grado di **sicurezza** della navigazione che non sono ovviamente riscontrabili in Puglia.

Ciò significa che per qualsiasi evenienza comporti la necessità di un riparo durante la navigazione, in Puglia occorre raggiungere un 'porto sicuro', mentre nei Paesi frontalieri c'è invece sempre un'isola, o una baia, o una rada, che possono offrire al diportista un ancoraggio protetto, anche in assenza di moli e banchine. Ne consegue che il **posizionamento competitivo del Sistema pugliese** nel settore della portualità turistica all'interno della macroregione adriatico-ionica possa fare leva - piuttosto che sull'inseguimento di un 'modello' croato o greco, per altro qui non replicabile - sulle **peculiarità dell'offerta turistica**, diversificata e specifica, che la Puglia può proporre al diportista, a partire dalla **posizione strategicamente centrale** che i

siti portuali 'di tradizione' occupano rispetto ai centri urbani e ai contesti territoriali pugliesi, configurandoli quali '**porte di accesso**' privilegiate alla attrattività paesaggistica e culturale delle città costiere e dell'entroterra. Una caratteristica peculiare del Sistema dei Porti pugliesi, non parimenti riscontrabile nelle realtà costiere dei Paesi frontalieri.

Il.3.3. Dinamiche locali in corso

*i. La portualità nella pianificazione comunale*

Occorre anzitutto evidenziare un persistente disallineamento tra le pianificazioni sovraordinate regionali e l'aggiornamento/adeguamento della strumentazione urbanistica dei Comuni costieri.

In particolare, con riferimento alla pianificazione del demanio costiero, a seguito dell'approvazione del Piano Regionale delle Coste (PRC, 2011), attualmente sono dotati del discendente **Piano Comunale delle Coste** (con approvazione definitiva) i seguenti n.6 Comuni: Tricase (2017), Nardò (2017), Racale (2018), Patù (2020), Manfredonia (2021) e Lecce (2022).

Con riferimento al **Piano Regolatore Portuale** (PRP), tra i siti portuali facenti parte del Sistema dei Porti della Regione Puglia solo n. 7 siti portuali risultano dotati di un PRP approvato (Porto di Vieste, 2000; Porto di Bisceglie, 2000; Porto di Melendugno - San Foca, 2000; Porto di Maruggio - Campomarino, 2000; Porto di Molfetta, 2006, Porto di Otranto, 2011; Porto di Castrignano del Capo, 2021), mentre risultano in itinere i PRP relativi ad altri n. 6 siti portuali (Porto di Andrano, Porto di Salve-Torre Pali, Porto di Ugento-Marina Torre San Giovanni, Porto di Morciano di Leuca-Torre Vado, Porto di Tricase, Porto di Giovinazzo).

Emerge quindi, anche nel caso del territorio pugliese, la questione del mancato allineamento tra la pianificazione del porto e la pianificazione della città, a fronte invece dell'esigenza di realizzare una sempre più efficace e sostenibile inte-

grazione tra contesto portuale e contesto urbano e territoriale.

Sotto questo aspetto, è utile osservare come in molti dei siti portuali censiti nel territorio regionale possa essere presa in considerazione l'opportunità di rivedere la *dividente demaniale* laddove ciò possa favorire un più adeguato sviluppo dei servizi e degli spazi a terra con funzione retroportuale, vale a dire uno tra i fattori maggiormente rilevanti per perseguire un virtuoso 'innesto' tra spazio portuale e spazio urbano.

In sede di pianificazione integrata, l'aggiornamento o la formazione degli strumenti pianificatori portuali e comunali possono infatti costituire l'occasione per riconfigurare la *dividente demaniale*, in funzione non solo degli aspetti amministrativi e concessori ma anche in funzione degli obiettivi di pianificazione e progettazione dello spazio urbano integrato con quello portuale.

Con riferimento alla pianificazione della mobilità sostenibile e dei trasporti, a scala comunale i Comuni possono dotarsi del **Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS)**.

Il PUMS è un piano strategico che nasce per soddisfare i bisogni di mobilità degli individui al fine di migliorare la qualità della vita in città nel medio-lungo termine, fornendo una visione della mobilità come insieme correlato di azioni che si sviluppano e coordinano con i piani urbanistici del territorio, per far fronte alle esigenze di mobilità di chi vive la città. Il PUMS definisce strategie e interventi relativi a tutte le forme di trasporto, pubbliche e private, passeggeri e merci, motorizzate e non motorizzate, di circolazione e sosta. Tra gli obiettivi principali di un PUMS c'è quello di garantire una migliore accessibilità alle destinazioni e ai punti chiave della città, aumentare l'efficienza del trasporto di persone e merci, ottimizzandone i costi e riducendo l'impatto ambientale, migliorare il paesaggio urbano a beneficio dei cittadini, dell'attrattività e dell'economia del territorio.

La Regione Puglia, con DGR n. 193 del 20.02.2018, ha approvato "Le Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS".

Lo stato attuale appare evidenziare una dif-

fusa difficoltà da parte dei Comuni nell'intraprendere e completare i percorsi di formazione/aggiornamento dei fondamentali strumenti di pianificazione alla scala comunale, a fronte della necessità/opportunità di raccordare e allineare la pianificazione portuale (PRP) con la pianificazione urbanistica, tanto alla scala generale (PRG/PUG, PUMS) quanto a quella esecutiva (PUE). L'integrazione tra i suddetti strumenti sarà occasione per approfondire sia nel PUMS che nel PRP le modalità di connessione tra spazio portuale e spazio urbano, in termini di servizi di trasporto pubblico, di accessibilità al porto con modalità sostenibili quali quella ciclabile o pedonale, di presenza nel porto di infrastrutture e servizi di mobilità urbana elettrica, car/bike sharing, eccetera. In questo scenario, per i PRP, il presente Quadro di Assetto fornisce indirizzi operativi allo scopo di favorire una più efficace azione pianificatoria in tal senso (cfr. Parte IV, cap. IV.2 Requisiti degli strumenti di pianificazione).

Inoltre, come già accennato alla Parte I, cap. I.2.3.vi, le Autorità Marittime, d'intesa con la Regione, predispongono i piani di gestione dei rifiuti navali mentre è in capo al Comune - ovvero all'Autorità d'Ambito Territoriale Ottimale, ove costituita - l'affidamento del servizio di gestione dei suddetti rifiuti. Pertanto è opportuno che il Comune, in fase di programmazione, pianificazione e progettazione di interventi che interessano l'ambito portuale, si raccordi alle previsioni contenute nei piani di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi, elaborati dalle Autorità Marittime, laddove già emanati, ovvero collaborino con le stesse Autorità nella predisposizione dei documenti di piano. In questo modo è possibile prevenire qualsiasi condizione di incompatibilità che potrebbe verificarsi tra strumenti di pianificazione e progettazione.

#### ii. Iniziative in corso

Allo stato attuale, a partire dal 1998 sono state avanzate **n.28 istanze** per la realizzazione di nuove infrastrutture portuali a fini diportistici e turistici in Puglia (n.8 nella Provincia di Foggia,

n.6 nella Provincia di Bari, n.2 nella Provincia di Brindisi, n.9 nella Provincia di Lecce, n.3 nella Provincia di Taranto). Di tali istanze, **una risulta decaduta** (Monte S. Angelo, 2004), **n. 18 istanze** risultano archiviate (di cui n.2 con contenziosi), **n.6 istanze** sono gestite dal Comune competente (Zapponeta, 2019; Mattinata, 2020; Bari, 2013; Gallipoli, 2003; Lecce, 2013; Taranto, 1998), mentre n. **3 istanze** risultano in itinere. Si tratta in particolare delle seguenti istanze:

- *località S. Isidoro, Comune di Nardò* (2014/2022), in fase di valutazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica;
- *località Porto Gaio, Comune di Gallipoli* (2009), in fase di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ministeriale del progetto definitivo;
- *Zona Porto, Comune di Otranto* (2009), in attesa dell'avvio dei lavori.

È inoltre utile richiamare i diversi siti portuali che sono attualmente oggetto di **programmi, progetti o interventi di riqualificazione**, specie nella prospettiva di una maggiore integrazione urbana e territoriale, anche supportati da risorse di investimento comunitario, diretto o indiretto; ne sono esempio i siti portuali così denominati:

- *San Vito*, presso Polignano a Mare (BA)
- *Torre Santa Sabina*, presso Carovigno (BR)
- *Casalabate*, a Squinzano (LE)
- *bacino di Frigole e darsena di San Cataldo*, a Lecce.

In particolare nel caso di Lecce, gli interventi citati sono l'esito di una più articolata azione confluita nel Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) Brindisi-Lecce-Costa Adriatica (2022) e già delineata nella Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile "*Lecce è il suo mare*" (sostenuta dalla Regione Puglia con fondi P.O.FESR-FSE 2014-2020, Asse XII "Sviluppo Urbano Sostenibile"). Tale Strategia è strettamente coerente con il Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana (2016) e con il programma di consultazioni pubbliche a esso correlato e condotto nel quadro del Laboratorio del Piano di Rigenerazione delle Marine Leccesi "*Tra Lecce ed il mare c'è di mezzo il fare*" e del laboratorio di progettazione partecipata "*Sine Potimu. Parco delle Marine*". Le

premesse di questo intero percorso sono per altro scaturite da un'esperienza (2012-2014) condotta presso un centro di produzione culturale indipendente, ispirata dal paesaggista francese Gilles Clément e dedicata alle Marine Leccesi, a ulteriore dimostrazione di come programmi, progetti e interventi di riqualificazione possano originarsi e alimentarsi mediante processi collaborativi con la società civile, con le istituzioni cognitive (università e centri di ricerca), con le organizzazioni del Terzo settore impegnate nella tutela e valorizzazione ambientale e storico-culturale, includendo così nei processi decisionali i bisogni e le istanze degli abitanti e degli utenti dei luoghi.

In questa prospettiva, gli interventi in ambito portuale possono concorrere a mettere a sistema le risorse materiali e immateriali del contesto territoriale di riferimento, con l'obiettivo di generare benefici diffusi, funzionali alla coesione territoriale e a uno sviluppo equilibrato di lungo periodo.

Per quanto attiene la **progettazione dei porti**, il presente Quadro di Assetto fornisce indirizzi operativi allo scopo di favorire una più efficace azione progettuale (cfr. Parte IV, cap. IV.3. Requisiti minimi dei progetti).

Per quanto riguarda la programmazione e progettazione di **interventi di riqualificazione dei siti portuali anche finalizzata all'integrazione tra porto e contesto urbano e territoriale**, si rimanda agli orientamenti strategici e agli indirizzi operativi contenuti nella Parte III - cap. III.2, e nella Parte IV del presente Documento Generale.

#### II.4. Valutazioni di sintesi sul Sistema dei Porti della Regione Puglia

##### i. Punti di forza

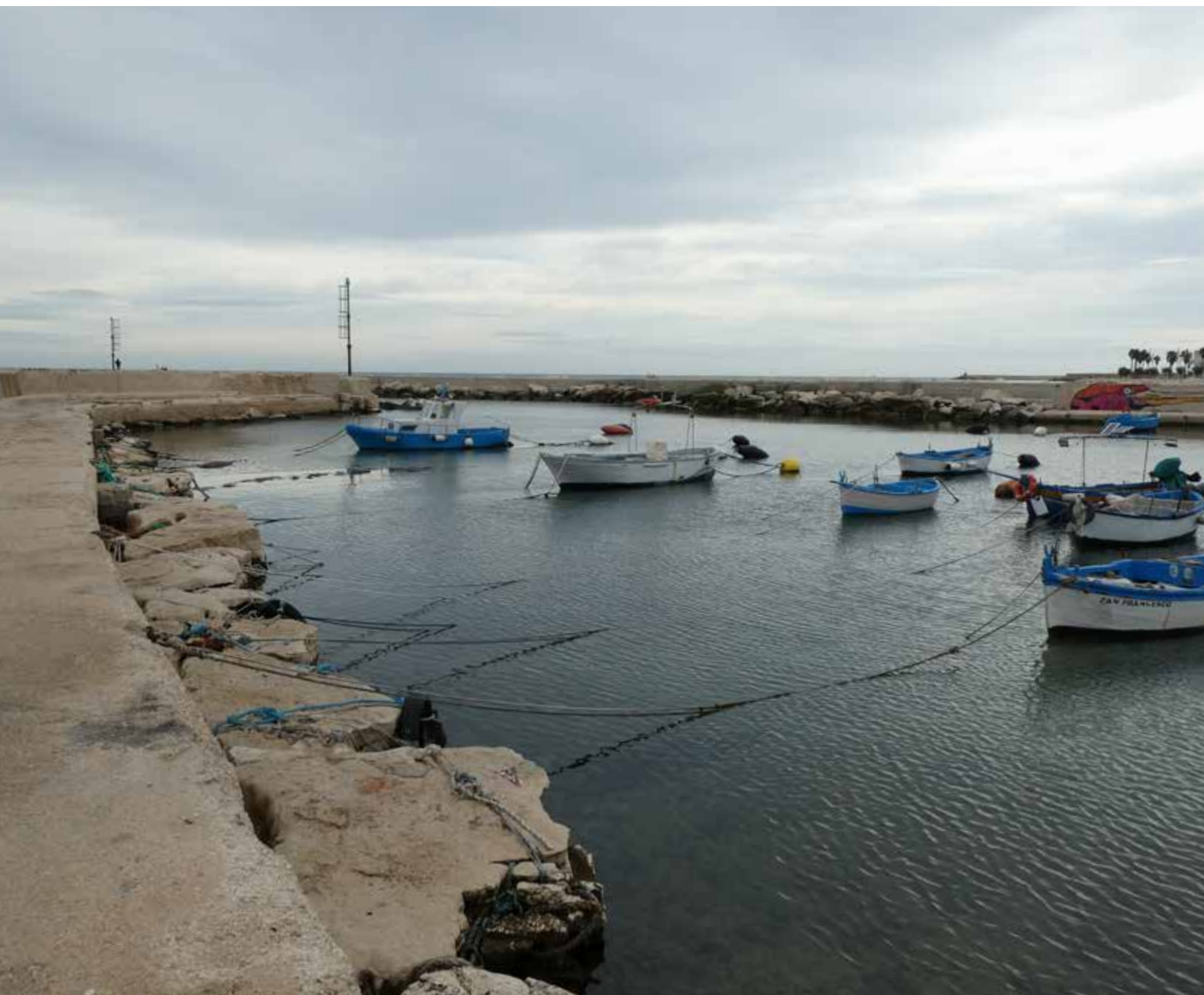
- la Puglia è la regione con il maggior sviluppo costiero nel Mezzogiorno (Isole escluse), con una estensione complessiva delle coste pari a ca. 985 km;
- due Mari, Ionio e Adriatico, con condizioni meteomarine differenti;





- portualità turistica in ulteriore sviluppo nei siti portuali di competenza delle Autorità di Sistema Portuale;
  - n.67 siti portuali di interesse regionale (**Tabella 5**);
  - prevalenza di siti portuali 'di tradizione':
  - collocazione in continuità o in stretta prossimità con i centri urbani e i centri storici ('il porto in città')
  - collocazione in stretta prossimità con il patrimonio storico diffuso (es.: fari, torri costiere, complessi religiosi)
  - collocazione in stretta prossimità con luoghi costieri di pregio paesaggistico o con aree marine di pregio naturalistico
  - pluralità di utenza e presenza di funzioni 'identitarie' (pesca, natanti e imbarcazioni per piccolo cabotaggio)
  - rilevanza della componente sociale e ricreativa del diportismo nautico locale, sia 'stanziale' che stagionale (natanti e imbarcazioni di dimensioni medio-piccole, fino a m. 10 di lunghezza);
  - presenza di contesti territoriali ad alta attrattività turistica sulla costa e nell'entroterra, come elemento di vantaggio competitivo per il turismo nautico che prevede soste a terra;
  - presenza di professionalità e competenze locali nei settori dell'offerta turistica (tradizionale ed esperienziale) e legate al mondo della nautica (cantieristica, scuole nautiche, etc.);
  - presenza di singole infrastrutture diportistiche di nuova concezione e di alcuni operatori di eccellenza per la nautica e la cantieristica.
- ii. Criticità
- dotazione complessiva di posti barca per la Puglia (inclusi i siti portuali di competenza delle Autorità di Sistema) pari a n.14.320 (7.a dotazione su 14 Regioni italiane, 2018), con 14,53 posti barca da diporto per ogni km di litorale, contro una media nazionale di 20 posti barca/km;
  - elevata urbanizzazione diffusa del territorio costiero;
  - molteplicità dei soggetti competenti in ambito di portualità turistica e conseguente complessità procedurali e di coordinamento;
  - distribuzione disomogenea di siti portuali sulla costa ionica;
  - prevalenza di siti portuali 'di tradizione':
  - uso monofunzionale dei porti ('parcheggi per barche') dovuto alla carenza di servizi complementari (mobilità sostenibile, accoglienza e ricettività, commercio, sport e cultura, ...) anche in connessione tra sito portuale e contesto urbano e territoriale
  - interferenze reciproche tra la pluralità di utenti dovute alla compresenza di funzioni 'identitarie' (la pesca professionale è la principale funzione complementare al diportismo nautico nelle infrastrutture del Sistema)
  - dimensionamento medio dei n.67 siti portuali appartenenti al Sistema dei Porti della Regione Puglia pari a ca. 157 posti barca, la cui capienza è in prevalenza saturata dalla domanda 'stanziale' e stagionale del territorio locale (natanti e imbarcazioni di dimensioni medie e medio-piccole);
  - necessità di adeguamento delle opere di difesa, delle strutture e degli impianti, anche in risposta ai cambiamenti climatici e alle sfide della transizione ecologica;
  - carenza di servizi ambientali 'di terra' e 'di mare' (salvaguardia della risorsa idrica e della qualità delle acque portuali, gestione dei reflui e dei rifiuti, ecc.);
  - generale arretratezza nei sistemi di qualificazione ed efficienza funzionale (certificazioni di qualità ambientale, carta dei servizi portuali, identificazione digitale delle unità da diporto);
  - carenza di servizi digitali all'utenza (es.: sistemi di prenotazione dell'ormeggio);
  - relativa carenza di ormeggi e servizi per il diportismo nautico di "alta gamma" - il segmento a più elevato valore aggiunto - pur in presenza di una domanda potenziale, non disgiunta dall'attrattività turistica della Puglia e dai valori paesaggistici diffusi della costa pugliese;
  - scarsa pubblicità dei punti di sosta e ormeggio per l'uso libero dei diportisti.





iii. Opportunità

- attrattività turistica in costante aumento del 'brand Puglia' e conseguente incremento della domanda turistica non diportistica (balneazione, pratica di sport legati al mare, ricreazione e cultura);
- destagionalizzazione del diporto in forma di piccolo cabotaggio 'esperienziale' per la domanda turistica non diportistica ('dalla terra al mare');
- profilo del 'diportista in transito', italiano ed europeo, con buona capacità di spesa, propenso alla auto-organizzazione della rotta (senza intermediazioni e mediante applicativi digitali) e attratto dalla qualità dell'entroterra, dalla sua storia e cultura;
- posti barca potenzialmente disponibili, ma non espressi a causa dell'insabbiamento degli specchi d'acqua e/o di usi non adeguatamente disciplinati.

iv. Rischi

- scarsa competitività con porti transfrontalieri dell'Adriatico in termini di offerta e di *facilities* per il diporto nautico nei porti turistici (modello internazionale del 'Marina');
- cambiamenti climatici e transizione ecologica;
- insabbiamento dei bacini portuali, con conseguente rischio di diminuzione della dotazione di posti barca;
- forte stagionalità nell'occupazione dei siti portuali pugliesi;
- perdita del patrimonio materiale e immateriale che contraddistingue i siti portuali 'di tradizione';
- aumento degli effetti indesiderati del turismo extra regionale, in termini di concentrazione nella stagione estiva;
- scarso coordinamento tra attori pubblici e privati: competizione interna e sovrapposizione di iniziative.



Note

- 1 Le AdSP sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale e sono dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.
  - 2 Ai fini del presente lavoro può richiamarsi la definizione di 'Zona costiera' contenuta nel Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo del 21.01.2008 e, cioè, quella di "area geomorfologica situata ai due lati della spiaggia, in cui l'interazione tra la componente marina e quella terrestre si manifesta in forma di sistemi ecologici e di risorse complessi costituiti da componenti biotiche e abiotiche che coesistono e interagiscono con le comunità antropiche e le relative attività socioeconomiche".
  - 3 In fase di adozione le amministrazioni comunali devono adeguare la pianificazione portuale alle "...nuove esigenze di sviluppo, recupero, riconversione e riqualificazione strutturali e funzionali e, in ogni caso, ove sia in vigore un Piano regolatore non formalmente approvato ai sensi della l. 84/1994...". Dalla data di adozione del PRP, inoltre, si applicano anche le eventuali misure di salvaguardia fino alla data di entrata in vigore dello stesso Piano.
  - 4 **Oggi, tuttavia, il procedimento per il rilascio di concessione per la realizzazione di strutture per la nautica da diporto è disciplinato dal Regolamento regionale n. 1/2020 di cui si dirà infra.**
  - 5 La norma regionale, in particolare, richiama sul punto l'art. 5, co. 3, della l. 84/1994. Tuttavia, a seguito delle modifiche alla legge n. 84 operate dal d.l. n. 121/2021, si deve fare oggi riferimento all'art. 2 bis, lett. b), legge n. 84/1994, ove è stabilito, per i PRP adottati dalle Autorità di Sistema Portuale, quanto segue: "...il PRP è [ndr]) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decor-
- 6 Deve qui evidenziarsi, rispetto alla dicitura riportata nella normativa regionale del 2015, come sia stato recentemente approvato il **nuovo Codice appalti con d. lgs. n. 36/2023** (pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 31 marzo 2023), entrato in vigore il 01 aprile 2023, le cui disposizioni sono efficaci, in gran parte, dal 01 luglio 2023. È previsto, inoltre, un periodo transitorio fino al 31 dicembre 2023, con estensione della vigenza di alcune disposizioni del vecchio codice (dlgs 50/2016), del dl semplificazioni (dl 76/2020) e del dl semplificazioni bis (dl 77/2021).
  - 7 Rinviano al testo della norma in esame, qui si rileva come la domanda deve essere accompagnata anche da un serie di attestazioni con cui l'aspirante concessionario deve dichiarare, rispetto ai requisiti generali, di non versare in situazioni debitorie ingiustificate nei confronti delle P.A. per importi dovuti a titolo di utilizzo di beni demaniali o di sanzioni amministrative in materia di demanio marittimo e, rispetto alla capacità economico-finanziaria e tecnico-organizzativa, se intende eseguire i lavori e, successivamente, gestire il porto turistico con la propria organizzazione di impresa ovvero tramite affidamento a terzi della realizzazione dell'infrastruttura.
  - 8 La pubblicazione deve essere eseguita, mediante Avviso, sul Bollettino Ufficiale Regione Puglia; per estratto, sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea; sul sito telematico della Regione, della Capitaneria di Porto territorialmente competente e del Comune interessato alla realizzazione dell'opera nonché dei Comuni contermini. La pubblicazione non può essere inferiore a 30 giorni a decorrere dalla data di pubblicazione dell'Avviso sul B.U.R.P. e deve indicare il termine per la presentazione di eventuali osservazioni, opposizioni e/o domande concorrenti afferenti siti costieri alternativi presenti all'interno della medesima unità fisiografica. In ipotesi di accoglimento di domande concorrenti, queste devono essere pubblicate, sui siti telematici di cui sopra per almeno 15 giorni decorrenti dalla data di pubblicazione dell'Avviso sul B.U.R.P., per acquisire eventuali osservazioni e/o opposizioni.
  - 9 Il verbale conclusivo della conferenza di servizi è tra-

smesso a tutti gli Enti/Amministrazioni e portatori di interessi diffusi partecipanti alla procedura.

- 10 Dispone testualmente la citata norma: *"Per la definizione e l'attuazione di opere, di interventi o di programmi di intervento che richiedono, per la loro completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di comuni, di province e regioni, di amministrazioni statali e di altri soggetti pubblici, o comunque di due o più tra i soggetti predetti, il presidente della regione o il presidente della provincia o il sindaco, in relazione alla competenza primaria o prevalente sull'opera o sugli interventi o sui programmi di intervento, promuove la conclusione di un accordo di programma, anche su richiesta di uno o più dei soggetti interessati, per assicurare il coordinamento delle azioni e per determinarne i tempi, le modalità, il finanziamento ed ogni altro connesso adempimento.*
2. *L'accordo può prevedere altresì procedimenti di arbitrato, nonché interventi surrogatori di eventuali inadempimenti dei soggetti partecipanti.*
3. *Per verificare la possibilità di concordare l'accordo di programma, il presidente della regione o il presidente della provincia o il sindaco convoca una conferenza tra i rappresentanti di tutte le amministrazioni interessate.*
4. *L'accordo, consistente nel consenso unanime del presidente della regione, del presidente della provincia, dei sindaci e delle altre amministrazioni interessate, è approvato con atto formale del presidente della regione o del presidente della provincia o del sindaco ed è pubblicato nel bollettino ufficiale della regione. L'accordo, qualora adottato con decreto del presidente della regione, produce gli effetti della intesa di cui all'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, determinando le eventuali e conseguenti variazioni degli strumenti urbanistici e sostituendo le concessioni edilizie, sempre che vi sia l'assenso del comune interessato.*
5. *Ove l'accordo comporti variazione degli strumenti urbanistici, l'adesione del sindaco allo stesso deve essere ratificata dal consiglio comunale entro trenta giorni a pena di decadenza.*
6. *Per l'approvazione di progetti di opere pubbliche comprese nei programmi dell'amministrazione e per le quali siano immediatamente utilizzabili i relativi finanziamenti si procede a norma dei precedenti commi. L'approvazione dell'accordo di programma comporta la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza delle medesime opere; tale dichiarazione cessa di avere efficacia se le opere non hanno avuto inizio entro tre anni.*
7. *La vigilanza sull'esecuzione dell'accordo di programma e gli eventuali interventi sostitutivi sono svolti da un collegio presieduto dal presidente della regione o dal presidente della provincia o dal sindaco e composto da rappresentanti degli enti locali interessati, nonché dal commissario del Governo nella regione o dal prefetto nella provincia interessata se all'accordo partecipano amministrazioni statali o enti pubblici nazionali.*
8. *Allorché l'intervento o il programma di intervento comporti il concorso di due o più regioni finitime, la conclusione dell'accordo di programma è promossa dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, a cui spetta convocare la conferenza di cui al comma 3. Il collegio di vigilanza di cui al comma 7 è in tal caso presieduto da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri ed è composto dai rappresentanti di tutte le regioni che hanno partecipato all'accordo. La Presidenza del Consiglio dei Ministri esercita le funzioni attribuite dal comma 7 al commissario del Governo ed al prefetto".*







## PARTE III - QUADRO STRATEGICO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL SISTEMA DEI PORTI DELLA REGIONE PUGLIA

### III.1. Ordinamento del Sistema dei Porti della Regione Puglia

Come anticipato nelle premesse, la ricognizione del **Sistema dei Porti della Regione Puglia** è stata restituita mediante compilazione per ciascun sito portuale della **Scheda di ricognizione e censimento**.

Sulla base dei dati raccolti (riportati nella Scheda redatta per ciascun sito portuale e riversati nel database georeferenziato di riferimento), i n.67 siti portuali che costituiscono il Sistema dei Porti della Regione Puglia (cfr.: par. II.2, **(Tabella 5)**) sono stati **ordinati** in ragione delle seguenti **caratteristiche** (strutturali, dimensionali, funzionali e di dotazioni):

- condizioni di protezione dagli eventi meteomarinari, per via di opere che delimitano lo specchio acqueo o per conformazione peculiare della costa;
- dimensione dello specchio acqueo;
- funzioni allocate (turismo e diporto, pesca, commercio, trasporto passeggeri);
- numero di dotazioni/servizi presenti tra i n. 10 individuati come fondamentali;
- segnalamento marittimo
- dispositivi di ormeggio (bitte o anelli)
- scivolo o scalo di alaggio

- servizi igienici
- illuminazione
- gru o travel lift
- erogazione energia elettrica
- approvvigionamento idrico
- gestione rifiuti
- bunkeraggio

Esito di questo primo **ordinamento del Sistema dei Porti della Regione Puglia** è il raggruppamento dei siti portuali regionali all'interno delle seguenti n.3 **tipologie**:

- *Porti*
- *Porticcioli*
- *Attracchi*

#### i. Porti

Sono ordinati nella categoria "*Porti*", i siti portuali ove si riscontrano:

- protezione da fattori meteomarinari con opere portuali che delimitano lo specchio acqueo;
- superficie dello specchio acqueo  $\geq 12.000$  mq;
- almeno 7 dotazioni/servizi tra i n. 10 individuati come fondamentali.

Sono ricompresi in questa categoria di ordinamento i seguenti n.26 siti portuali:

Tabella 1. PORTI				
Costa	Provincia	n.	Comune	Denominazione
MAR ADRIATICO	FG	1	Isole Tremiti	San Domino - Porto di Cala degli Schiavoni
		2	Cagnano Varano	Porto Canale di Capojale
		3	Ischitella	Porto di Foce Varano
		4	Rodi Garganico	Porto di Rodi Garganico
		5	Peschici	Porto di Peschici
		6	Vieste	Porto di Vieste
	BT	7	Margherita di Savoia	Porto di Margherita di Savoia
		8	Trani	Porto di Trani
		9	Bisceglie	Porto di Bisceglie
	BA	10	Molfetta	Porto di Molfetta
		11	Giovinazzo	Porto di Giovinazzo
		12	Bari	Porto di S. Spirito
		13	Bari	Porto Vecchio di Bari
		14	Bari	Porto di Torre a Mare
		15	Mola di Bari	Porto di Mola di Bari
		16	Polignano a Mare	Porto di Cala Ponte
	BR	17	Fasano	Porto di Savelletri
		18	Ostuni	Porto di Villanova
MAR IONIO	LE	19	Melendugno	Porto di San Foca
		20	Otranto	Porto di Otranto
		21	Tricase	Porto di Tricase
		22	Castrignano del Capo	Porto di Santa Maria di Leuca
		23	Morciano di Leuca	Porto di Torre Vado
		24	Gallipoli	Porto di Seno del Canneto
	TA	25	Gallipoli	Porto mercantile
		26	Maruggio	Porto di Campomarino

Come quasi tutte le realtà portuali pugliesi, anche questi siti si caratterizzano per essere "polifunzionali" (caratterizzati cioè da usi plurimi: oltre al diporto, la pesca, il trasporto passeggeri, eccetera), piuttosto che dei veri e propri "porti turistici" (ossia dedicati esclusivamente/precipua- mente alla nautica da diporto e dunque a una funzione turistica).

In virtù di tale distinzione:

- sono considerati "Porti turistici", il Porto di Cala Ponte, nel Comune di Polignano, e il Porto di Rodi Garganico;
- sono considerati "Porti polifunzionali", tutti gli altri siti portuali di cui alla Tabella 10.

#### ii. Porticcioli

Sono ordinati nella categoria "Porticcioli", i siti portuali ove si riscontrano:

##### tipo 1:

- protezione da fattori meteomarini con opere portuali che delimitano lo specchio acqueo
- superficie dello specchio acqueo  $\geq 12.000$  mq
- meno di 7 dotazioni/servizi tra i n. 10 individuati come fondamentali

##### tipo 2:

- protezione da fattori meteomarini con opere

- portuali che delimitano lo specchio acqueo
- superficie dello specchio acqueo < 12.000 mq
- almeno 3 dotazioni/servizi tra i n. 10 individuati come fondamentali

tipo 3:

- specchio acqueo non delimitato antropica-

- mente o delimitato solo in parte
- presenza di difese naturali
- almeno 3 dotazioni/servizi tra i n. 10 individuati come fondamentali

Sono ricompresi in questa categoria di ordinamento i seguenti n.23 siti portuali:

Tabella 2. PORTICCIOLI					
Costa	Provincia	n.	Comune	denominazione	
MAR ADRIATICO	FG	1	Lesina	Porto Canale Acquarotta	
		2	Mattinata	Porto di Mattinata	
	BA	3	Mola di Bari	Cala Portecchia	
	BR	4	Fasano	Porto di Torre Canne	
	MAR IONIO	LE	5	Lecce	Bacino di Frigole
			6	Lecce	Darsena di San Cataldo
7			Castro	Porto di Castro Marina	
8			Andrano	Porto di Andrano	
9			Salve	Porto di Torre Pali	
10			Ugento	Porto di Torre San Giovanni	
11			Gallipoli	Porticciolo di San Giorgio	
12			Gallipoli	Approdo ex tonnara	
13			Gallipoli	Darsena Fontanelle	
14			Gallipoli	Darsena Riva Levante	
15			Gallipoli	Approdo di San Leonardo	
16			Nardò	Porto di Santa Caterina	
17			Porto Cesareo	Porto Cesareo riviera ponente attracchi	
18	Porto Cesareo	Porto Cesareo campi boa di ponente			
MAR IONIO	TA	19	Taranto	Approdi cantieri navali	
		20	Taranto	Molo diportistico	
		21	Taranto	Molo diportistico S. Lucia	
		22	Taranto	Approdo velico "Giacomo Cavaliere"	
		23	Taranto	Approdo Lega Navale Italiana	

### iii. Attracchi

Come più volte sottolineato, la ricognizione dei siti portuali di interesse regionale ha condotto all'identificazione di ambiti territoriali che, seppur in alcuni casi non strutturati con opere/impianti tipiche dei porti (es. opere di difesa foranee a delimitazione di uno specchio acqueo

per l'ormeggio), rappresentano una non trascurabile porzione dell'offerta complessiva - esistente e/o potenziale - su base regionale, in termini di posti barca e servizi resi per la nautica.

Sono, pertanto, ordinati nella categoria "Attracchi", i siti portuali ove si riscontrano:

*tipo 1:*

- protezione da fattori meteomarinari, opere antropiche delimitanti lo specchio acqueo;
- superficie dello specchio acqueo < 12.000 mq
- meno di 3 dotazioni/servizi tra i n. 10 individuati come fondamentali

*tipo 2:*

- specchio acqueo non delimitato antropicamente e non protetto di fattori meteomarinari;

- presenza di difese naturali;
- meno di 3 dotazioni/servizi tra i n. 10 individuati come fondamentali;

*tipo 3:*

- specchio acqueo non delimitato antropicamente e non protetto di fattori meteomarinari;
- assenza di difese naturali.

Sono ricompresi in questa categoria di ordinamento i seguenti n.18 siti portuali:

Tabella 3. ATTRACCHI					
Costa	Provincia	n.	Comune	denominazione	
MAR ADRIATICO	FG	1	Isole Tremiti	Isola di San Nicola	
		2	Isole Tremiti	Campo boe Parco del Gargano	
	BA	3	Polignano a Mare	San Vito	
		4	Polignano a Mare	Cala Paura e Cala Paguro	
	BR	5	Carovigno	Torre S. Sabina	
		6	Carovigno	Specchiolla	
		7	Torchiarolo	Torre S. Gennaro	
		8	Torchiarolo	Lendinuso	
	MAR IONIO	LE	9	Squinzano	Torre Specchiulla
			10	Squinzano	Casalabate
LE		11	Santa Cesarea Terme	Porto Miggiano	
		12	Nardò	Sant'Isidoro	
		13	Porto Cesareo	Loc. La Strea di Porto Cesareo attracchi	
		14	Porto Cesareo	Loc. La Strea di Porto Cesareo campi boa	
TA		15	Porto Cesareo	Torre Chianca	
		16	Manduria	Torre Colimena	
	17	Leporano	Baia d'Argento Porto Saguerra		
	18	Taranto	Attracchi interni Mar Piccolo		

Il **percorso metodologico** seguito per l'ordinamento dei siti portuali del Sistema secondo le 3 categorie individuate (*porti-porticcioli-attracchi*) è riassunto nel diagramma di flusso riportato nell'**Allegato A - Tav.1**, a cui si rimanda.

La **rappresentazione territoriale** di questo primo ordinamento è invece restituita nell'**Allegato A - Tav.2**, dove su base ortofotografica sono localizzati i Porti (in colore verde), i Porticcioli (in colore giallo) e gli Attracchi (in colore celeste).

III.2. Visione e principi strategici, obiettivi operativi e linee di azione prioritarie

III.2.1. Visione e principi strategici

In coerenza con gli orientamenti, gli indirizzi strategici e le politiche per la sostenibilità ambientale, sociale ed economica dello sviluppo come espressi alla scala internazionale, nazionale e regionale (cfr: par. I.2), la **visione strategica** per lo sviluppo sostenibile del Sistema dei Porti

della Regione Puglia può essere sinteticamente enunciata come segue:

- SISTEMA DEI PORTI DI PUGLIA: *Una rete di portualità ambientalmente compatibili e resilienti, integrate tra loro e nel territorio, al servizio dello sviluppo economico locale, della sostenibilità socio-culturale e della internazionalizzazione.*

Tale visione si fonda su **3 principi strategici**:

- Contrasto al consumo di costa e ai cambiamenti climatici, transizione energetica ed economia circolare;
- Sviluppo delle comunità locali, costiere e dell'entroterra;
- Pianificazione e gestione integrata.

Da tali principi sono informati 'trasversalmente' i **4 obiettivi operativi** (coerenti con gli obiettivi dell'Agenda 2030 per le città portuali elaborata dall'AIVP) e le corrispondenti **12 linee di azione prioritarie**, vale a dire gli indirizzi che intendono orientare le strategie generali, da declinare e attuare alla scala locale, per il raggiungimento della visione di Sistema sopra enunciata.

*i. Contrasto al consumo di costa e ai cambiamenti climatici, transizione energetica ed economia circolare*

Il principio strategico del contrasto al consumo di costa è coerente con la L.R. n. 17/2015, laddove la legge regionale traccia una chiara linea di indirizzo che prevede lo sviluppo di nuove realtà destinate alla nautica da diporto tramite il prioritario intervento sugli ambiti sottoutilizzati dei porti esistenti.

Tale scelta si riverbera sulla valorizzazione del ruolo socio-economico rivestito dalle realtà portuali presenti sul territorio regionale che, ove opportunamente potenziate e riorganizzate, possono costituire nuovi punti di forza delle comunità locali nonché poli di aggregazione sociale e di sviluppo economico anche per l'entroterra di riferimento. Quanto appena delineato incide

anche sulla sostenibilità ambientale dell'intero comparto della nautica, un settore chiamato a trovare soluzioni innovative per ricercare la minimizzazione degli impatti ambientali su risorse sempre più minacciate e al contempo fondamentali per l'economia regionale: il mare e la costa.

Allo stesso modo, i siti portuali, i loro contesti urbani e territoriali e le attività legate al diporto vanno preparati ad anticipare le conseguenze dei cambiamenti climatici, con forme di adattamento e, ove non possibile, di mitigazione degli impatti negativi per l'ambiente, l'economia e le comunità insediate.

Uno dei principali percorsi verso la sostenibilità, la resilienza e il rallentamento dei cambiamenti climatici è costituito dalla transizione energetica e dall'economia circolare, con l'adozione di modelli basati sulla 'chiusura' dei cicli energetici e delle risorse, sulla integrazione delle filiere innovative della "Blue & Green Economy", laddove i siti portuali possono assumere a vario titolo un ruolo centrale e un effetto moltiplicatore nelle realtà urbane e territoriali in cui insiedono.

Sulla base di questo principio si può leggere la coerenza tra gli obiettivi operativi del presente Quadro di Assetto e i seguenti Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 AIVP: "01 - adattamento ai cambiamenti climatici", "02 - transizione energetica ed economia circolare", "10 - proteggere la biodiversità".

*ii. Sviluppo delle comunità locali, costiere e dell'entroterra*

Perseguire un più equilibrato e sinergico rapporto tra siti portuali e comunità insediate è il principio a cui orientare le strategie per il rafforzamento di un Sistema regionale che sia composto da portualità effettivamente integrate nelle specificità territoriali cui appartengono, e che si pongano a servizio dello sviluppo economico e socio-culturale locale. In coerenza con tale principio, i siti portuali del Sistema della Regione Puglia dovranno tendere a qualificarsi





sempre più quali **'porte di accesso'**, 'da' e 'verso' il territorio regionale, agendo in particolare sulla qualità degli spazi, dei servizi e delle connessioni di relazione tra porto e città, tra porto ed elementi diffusi della struttura territoriale storica e paesaggistica, oltre che sul rafforzamento della mobilità sostenibile (per aumentare l'accessibilità 'da' e 'verso' i siti portuali, tanto alla scala locale, che alla più ampia scala territoriale e regionale) e delle sinergie con il tessuto produttivo ed economico direttamente o indirettamente legato alla portualità, alla nautica e al turismo.

Questo principio lega gli obiettivi operativi del presente Quadro di Assetto ai seguenti Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 AIVP: "03 - mobilità sostenibile", "05 - investire nel capitale umano", "06 - cultura e identità portuale", "08 - interfaccia porto-città", "09 - salute e qualità della vita".

### iii. Pianificazione e gestione integrata

La pianificazione e gestione integrata sono i presupposti per una *governance* efficace delle infrastrutture e dei servizi portuali in rapporto con i territori di riferimento e per il coinvolgimento virtuoso dei diversi attori socio-economici.

In questa prospettiva, il Quadro di Assetto orienta la formazione degli strumenti di pianificazione e gestione di settore (i Piani Regolatori Portuali e i Regolamenti) non solo come strumenti per governare l'ambito portuale e le attività ad esso dedicate, ma anche quali opportunità per interpretare e pianificare ciascun sito portuale in stretta e integrata relazione con l'ambito costiero e urbano di riferimento (redazione o aggiornamento dei Piani Comunali delle Coste, dei Piani Urbanistici Generali, dei Piani Urbanistici Esecutivi), anche in sede di revisione o adeguamento degli strumenti urbanistici comunali ai piani sovraordinati (come ad esempio il PPTR).

Questo principio permette di associare gli Obiettivi operativi del Quadro di Assetto ai seguenti Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 AIVP: "04 - governance rinnovata", "07 - cibo di qualità per tutti".

### III.2.2. Obiettivi operativi e linee di azione prioritarie

In coerenza con i suddetti principi strategici e in considerazione degli esiti della ricognizione effettuata e delle successive analisi e valutazioni condotte sullo stato del Sistema dei Porti della Regione Puglia (cfr.: Parte II - Quadro conoscitivo), qui di seguito vengono delineati gli **obiettivi operativi** e le corrispondenti **linee di azione prioritarie** per muovere verso la auspicata visione di Sistema enunciata in precedenza.

Obiettivi operativi e linee di azione delineano nel loro insieme un **orientamento strategico** principalmente volto a favorire la piena espressione delle potenzialità del Sistema regionale, rimuovendo le **principali criticità**, fisiche e immateriali, che in molti casi ne limitano lo sviluppo e che possono essere così sintetizzate:

- *sottoutilizzo degli specchi acquei*, dovuto a insabbiamento e/o a usi non adeguatamente disciplinati;
- *carenze delle infrastrutture, delle strutture edilizie e delle reti portuali*, in termini di efficace protezione dai fattori meteorologici attuali e dai fenomeni derivanti dai cambiamenti climatici in atto, in termini di efficienza prestazionale e di 'chiusura dei cicli' ai fini della qualità ambientale complessiva;
- *carenze dei servizi*, sia al diportista che alla più ampia utenza urbana e turistica;
- *carenze gestionali*, in termini di cura degli spazi, di promozione e di offerta turistica integrata, di coinvolgimento dei diversi attori socio-economici.

Agendo sulle criticità si potrà dunque valorizzare le potenzialità ancora inesprese, aumentando la capacità ricettiva e l'attrattività del sistema, riducendo i divari tra domanda e offerta, cogliendo le opportunità insite nella straordinaria diversità e riconoscibilità dei contesti territoriali, socio-economici e culturali pugliesi.

Il quadro strategico qui delineato è dunque da intendersi quale orientamento per le politiche di sviluppo del Sistema regionale nel suo complesso, e per la successiva definizione coerente delle





specifiche strategie di intervento da attuarsi sul singolo sito portuale, declinate 'caso per caso' in virtù dei peculiari caratteri e fabbisogni.

*i. Obiettivo 1: Riorganizzare e riqualificare i siti portuali esistenti*

La riorganizzazione e la riqualificazione dei siti portuali esistenti è un **obiettivo operativo** di tipo **infrastrutturale e ambientale**, il cui conseguimento:

- determina un livello funzionale delle infrastrutture più efficiente e resiliente;
- aumenta la capacità di offerta complessiva del Sistema (sia in termini di posti barca che di diversificazione dell'utenza);
- non necessita di nuovo consumo di costa non ancora infrastrutturata.

La strategia per il perseguimento di questo obiettivo tiene dunque in particolare considerazione le **criticità riscontrabili nelle infrastrutture portuali esistenti** e le **porzioni di specchio acqueo non utilizzate**, ed è articolata nelle seguenti **3 linee di azione prioritarie**:

*L1.1. Completamento, adeguamento e/o manutenzione delle infrastrutture portuali (opere di difesa, banchinamenti, pontili di ormeggio, eccetera) e delle dotazioni di monitoraggio (es.: mareografi e stazioni di monitoraggio idrografico e idrometrico), anche ai fini di rimuovere le cause di insabbiamento o di fenomeni alluvionali, e di rendere i porti di Puglia resilienti ai cambiamenti climatici e ai rischi ambientali;*

*L1.2. Dragaggio delle porzioni di specchio acqueo non utilizzabili o sottoutilizzate a causa dell'insabbiamento, al fine di aumentare accessibilità e ricettività portuale;*

*L1.3. Riorganizzazione degli ormeggi, al fine di superare gli eventuali usi non ancora disciplinati e ridurre le interferenze tra le diverse attività / utenze.*

Le prime due linee di azione prevedono interventi di tipo materiale che necessitano di adeguata programmazione delle risorse economiche e di progettualità fondate su di una aggiornata e approfondita conoscenza dello stato di ciascun

sito portuale e dei fattori esterni che ne possono condizionare l'operatività.

L'adeguamento delle infrastrutture portuali deve dunque essere affrontato tenendo in dovuta considerazione in particolare i fattori meteorologici attuali e lo scenario della loro possibile evoluzione nel quadro del cambiamento climatico in atto. La definizione di modelli aggiornati consente di programmare, progettare e realizzare interventi auspicabilmente risolutivi delle maggiori criticità che allo stato condizionano la piena funzionalità di molti dei siti portuali pugliesi, specie in termini di insabbiamento, e più in generale la loro efficace manutenzione e gestione.

Inoltre, l'efficientamento delle opere di difesa portuale e la migliore delimitazione degli spazi interni tramite il completamento dei banchinamenti e dei sistemi di ormeggio, consentono di migliorare il comfort in banchina riducendo l'agitazione interna del bacino portuale, nonché di sfruttare appieno specchi acqueei e aree a terra, sovente sottoutilizzati anche a causa dell'eccessiva esposizione al moto ondoso.

La terza linea di azione individua, invece, quale leva per il miglioramento della funzionalità portuale, la riorganizzazione gestionale degli specchi acqueei, con una razionalizzazione degli stessi in virtù delle esigenze legate ai vari usi che caratterizzano anche le contigue aree a terra. Tale processo non può che passare dall'adozione dei Piani Regolatori Portuali ovvero dei Regolamenti, atti a disciplinare gli usi consentiti e a individuare le aree deputate per ciascun servizio/ funzione, ciò al fine di massimizzare e razionalizzare gli spazi a disposizione che, sovente, risultano sottoutilizzati o destinati ad attività non coerenti con gli elementi strutturali e le scelte gestorie del sito portuale.

*ii. Obiettivo 2: Riqualificare strutture, spazi aperti e reti*

Per il perseguimento di questo secondo obiettivo operativo è delineata una strategia articolata nelle seguenti **3 linee di azione prioritarie**:

*L2.1. Completamento, adeguamento e/o manu-*





tenzione delle reti e dei sistemi per la gestione sostenibile dei reflui (trattamento acque meteoriche e di dilavamento, acque di sentina e di lavaggio, eccetera), per salvaguardare la risorsa idrica e migliorare la qualità delle acque portuali;

*L2.2. Completamento, adeguamento e/o manutenzione delle reti e dei sistemi per la gestione sostenibile dei rifiuti (marine litter, rifiuti di natanti e imbarcazioni, olii esausti, plastiche e reti da pesca, rifiuti solidi urbani, eccetera), per salvaguardare e migliorare la qualità dell'ambiente portuale;*

*L2.3. Completamento, adeguamento e/o manutenzione degli spazi aperti, delle strutture edilizie, delle reti e dei sistemi per la gestione sostenibile dell'energia, efficientando impianti e strutture, privilegiando l'impiego di Fonti Energetiche Rinnovabili (impianti solari termici, fotovoltaici, mini-eolici, eccetera), di materiali e di sistemi per la riduzione del fenomeno della cd. 'isola di calore'.*

La strategia relativa a questo obiettivo operativo è dunque tesa a migliorare le dotazioni e i servizi per la nautica tramite la realizzazione/implementazione delle reti (idriche, elettriche, fognarie etc.) a servizio delle banchine e dei pontili, nonché mediante la riqualificazione degli spazi aperti e degli edifici presenti in ambito portuale.

Quest'ultimi poi, spesso costituenti pertinenze demaniali, potranno essere oggetto di interventi mirati di ristrutturazione (ivi incluso l'adeguamento sismico) oltre che adattamento funzionale, oppure rimossi, laddove risultino ormai non più idonei a un adeguato utilizzo ovvero costituiscono dei veri e propri detrattori ambientali, consentendo il recupero di spazi portuali da destinare ad altri e più opportuni usi.

Il completamento ed efficientamento delle reti sarà inoltre volto al risparmio, riciclo e riuso delle risorse, orientando gli interventi alla realizzazione della "chiusura dei cicli".

Un esempio in tal senso è costituito dalla possibilità di implementare sistemi innovativi per la raccolta e il riuso delle acque bianche in ambito portuale o per il corretto smaltimento delle acque reflue e di sentina, sovente fonte di inquinamento delle acque marino costiere e degli stessi bacini portuali.

Ulteriore linea di azione per l'obiettivo strategico in argomento è costituita dall'efficientamento energetico delle infrastrutture portuali.

La disponibilità di ampi spazi aperti offre infatti l'opportunità di prevedere sistemi per il recupero di energia da fonti rinnovabili integrate con strutture destinate a diversi usi, oltre che l'impiego di materiali e sistemi per la riduzione del fenomeno della 'isola di calore'.

Anche gli interventi di efficientamento energetico degli edifici all'interno dei siti portuali saranno dunque orientati a perseguire non solo il risparmio energetico, ma anche l'utilizzo delle superfici disponibili per l'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili.

### *iii. Obiettivo 3: Incrementare le interazioni tra portualità e contesto*

Il terzo obiettivo strategico è volto a perseguire una effettiva **integrazione tra porti e città, tra porti e territorio costiero e dell'entroterra**, secondo una strategia che si sostanzia nelle seguenti **3 linee di azione prioritarie**:

*L3.1. Adeguamento e potenziamento dei servizi all'utenza portuale ed extra portuale (es.: procedure di immigrazione per i diportisti transfrontalieri, accessibilità wi-fi, assistenza diversamente abili, salvataggio, primo soccorso, ristorazione e piccolo commercio, servizi di accoglienza turistica, sportivi e socio-culturali, di nautica sociale, ...), privilegiando il riuso e la valorizzazione di beni immobili di proprietà pubblica in abbandono o sottoutilizzati;*

*L3.2. Tutela e valorizzazione degli elementi del patrimonio storico e identitario dei siti portuali, sia materiali (beni immobili e spazi aperti) che immateriali (usi e tradizioni);*

*L3.3. Integrazione con il Trasporto Pubblico Locale e attivazione di reti e servizi di mobilità sostenibile (es.: car pooling/sharing, navette elettriche, bike sharing, water taxi, ...), anche in relazione ai nodi delle reti del trasporto regionale e ai percorsi delle ciclovie e degli itinerari regionali a valenza turistico-culturale e paesaggistica.*

Specie in considerazione della prevalenza in Puglia di siti portuali 'di tradizione', l'importanza

dell'ambito portuale per i contesti urbani e territoriali (sia nell'accezione di patrimonio storico che per l'attività attualmente svolta) va assunta come un elemento chiave per lo sviluppo e la vitalità dei contesti urbani e territoriali in cui insistono, che si tratti di città-porto o delle "marine".

A tal fine, le città e le loro frazioni costiere sono sollecitate a riconoscere l'importanza e la centralità dell'infrastruttura portuale, nella consapevolezza che la **tutela del patrimonio** e la corretta gestione delle attività ad essa correlate siano essenziali per una sostenibilità durevole in termini di crescita economica, sociale e ambientale.

Le linee di azione qui delineate sono tese innanzitutto a rendere l'interfaccia tra l'ambito portuale e quello urbano non più un confine ma una centralità, sia dal punto di vista materiale che immateriale: attraverso la **valorizzazione di tutti quegli immobili che fanno parte del patrimonio storico urbano-portuale** (mercati del pesce, magazzini, cantieri, edifici votivi, etc..) e che possono essere rivitalizzati attraverso usi nuovi o estesi, e mediante l'insediamento in quest'area di **servizi che possono assumere un ruolo di carattere urbano e portuale insieme** (punti informativi, servizi igienici pubblici, punti di prima assistenza e soccorso, etc.). In questo modo si potrà generare un'offerta diversificata di attività e servizi per l'utenza anche non necessariamente diportistica, così che il sito portuale possa rappresentare un luogo di incontro e di scambio di più 'pubblici'.

A livello urbanistico, le linee di azione qui definite (anche quando non direttamente connesse o dipendenti da iniziative legate all'ambito portuale), possono essere attuate anche attraverso gli appositi strumenti di pianificazione, programmazione e intervento urbanistici, tesi ad esempio alla valorizzazione degli assi prospettici e dei conici di penetrazione per garantire la continuità e l'accessibilità anche visiva del paesaggio urbano portuale. Un riferimento specifico va espresso rispetto ai contesti urbani delle "marine", che in questo senso rappresentano una caratteristica del territorio pugliese da esprimere e valorizzare in termini di offerta portuale, cogliendo l'ocasio-

ne di promuovere un concetto di "porto turistico" aperto e integrato, innovativo e contestualmente specifico, differente dal modello del cd. "marina", ad accesso esclusivo per i diportisti e chiuso rispetto al territorio circostante.

Nei contesti territoriali extra-urbani, caratterizzati da un ambito portuale inserito in un sistema stratificato di **relazioni con elementi rappresentativi del paesaggio sia in termini storici che naturalistici**, il riconoscimento di tali relazioni può condurre - in sinergia con gli enti competenti in maniera di tutela e valorizzazione culturale - alla individuazione e alla strutturazione di **circuiti** e di **connessioni**, da perseguire non solo attraverso interventi materiali di carattere architettonico e urbanistico, ma anche immateriali (come la valorizzazione degli usi, delle tradizioni e delle ricorrenze della comunità marinara locale).

Anche in questa prospettiva, particolare rilevanza assumono l'**accessibilità** e i **collegamenti con la mobilità urbana e territoriale**: al fine di garantire una efficace connessione tra i contesti portuali e i territori dell'entroterra, le azioni saranno rivolte all'implementazione di sistemi di mobilità sostenibile che favoriscano la fruizione integrata da parte di una pluralità di utenti, nel rispetto delle esigenze specifiche (rappresentate ad esempio da percorsi e aree dedicate agli utenti del diporto nelle immediate vicinanze delle infrastrutture portuali, o da aree di parcheggio di scambio collegate da sistemi di mobilità dolce per la fruizione di un "pubblico plurale", di residenti e visitatori).

*iv. Obiettivo 4: Qualificare l'offerta e favorire la gestione sinergica del Sistema*

Il quarto obiettivo strategico mira a diversificare, qualificare e integrare le portualità del Sistema regionale e l'offerta che esse possono esprimere con particolare riferimento alla nautica da diporto e più in generale al settore turistico.

La corrispondente strategia è declinata nelle seguenti **3 linee di azione prioritarie**:

*L4.1. Realizzazione di campi di ormeggio (cd. 'campi boe'), di rimessaggi (cd. 'porti a secco') e di nuovi*

servizi incentrati sulle funzioni di alaggio e varo, al fine di ampliare l'offerta per la nautica di prossimità, per la nautica sociale e per il diportismo 'di transito', anche favorendo l'accessibilità del piccolo cabotaggio ai siti portuali minori 'di tradizione' e alle aree di valore naturalistico;

*L4.2. Concertazione di sinergie funzionali e coordinamento dell'offerta tra le diverse portualità del Sistema*, a partire dalla definizione degli strumenti di pianificazione e disciplina del singolo sito portuale (PRP e Regolamenti);

*L4.3. Sperimentazione di nuovi modelli di governance, anche in partenariato pubblico-privato, per programmare e attuare lo sviluppo della portualità pugliese e coordinare l'offerta integrata (es.: pacchetti turistici, promozione di un "brand" pugliese,...)*, in concertazione tra i Comuni, gli organismi della Regione Puglia (sviluppo economico, turismo e cultura, tutela ambientale, etc.), le Autorità di Sistema Portuale, gli *stakeholders* di settore, etc.

Le opportunità fornite dalle diverse tipologie del diportismo nautico consentono di intravedere possibilità di sviluppo differenziate e complementari dei porti della rete pugliese. Ad esempio, la **nautica di prossimità** - così come la **nautica sociale** - può costituire un fattore trainante specifico per la valorizzazione dei siti portuali 'minori' ("Porticcioli", "Attracchi") che in generale appaiono mostrare minori potenzialità di sviluppo in termini di posti barca e di collocazione di nuovi servizi nell'ambito portuale o immediatamente retroportuale. Tali siti portuali potranno ad esempio cogliere le potenzialità derivanti da:

- nuovi servizi, incentrati su di un'offerta pubblica delle funzioni di alaggio e varo (associate alla presenza di scivoli);
- nuovi fruitori e *target*, che non trovano adeguata risposta a specifiche esigenze (es. sport acquatici);
- nuove sinergie con nuovi soggetti tangenti o esterni ai settori portuali e della nautica (nell'ambito dell'istruzione, della ricerca, del welfare) che potrebbero apportare valore aggiunto, in termini di contenuti e di sostegno, a una nuova interpretazione del servizio portuale.

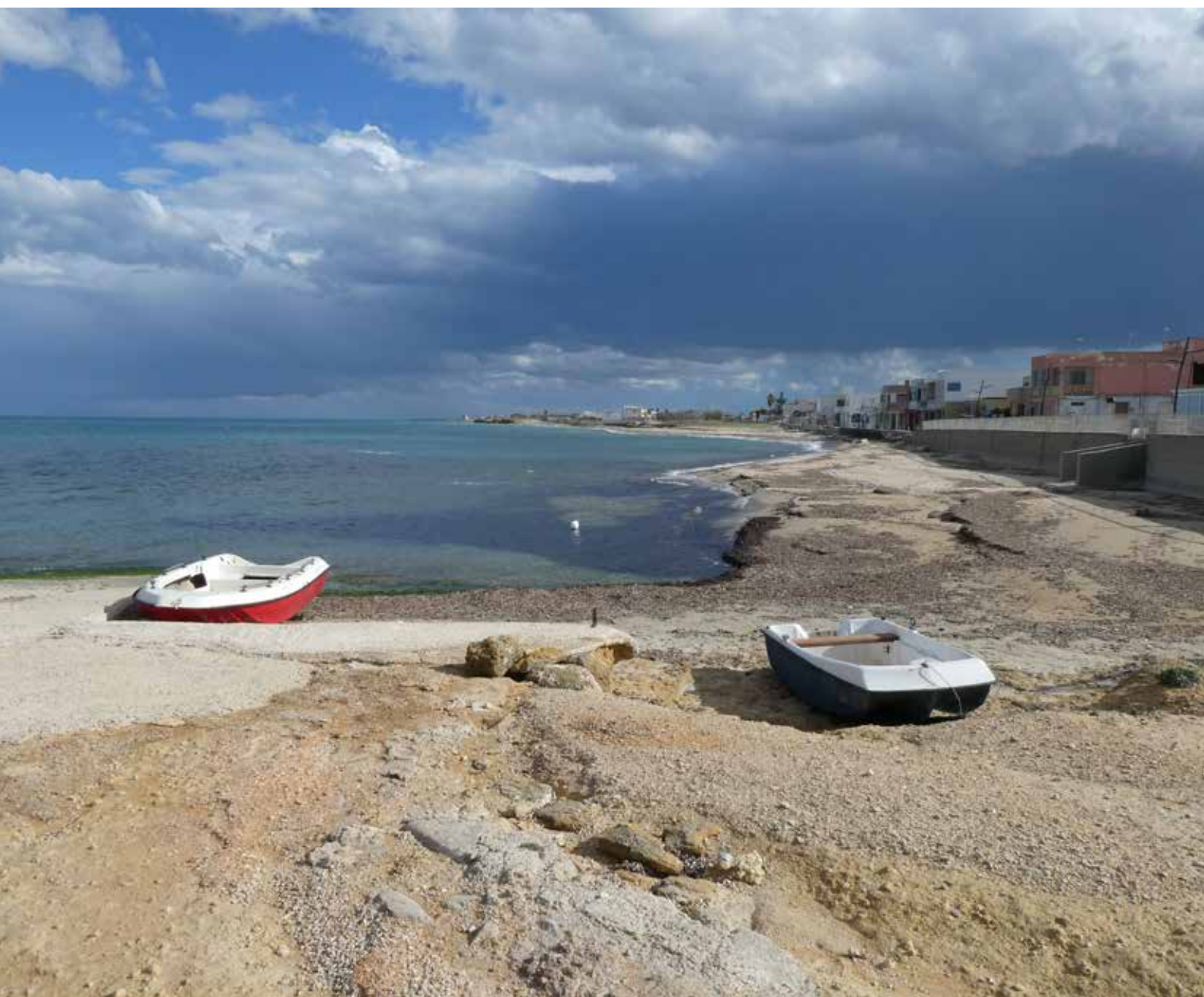
Allo stesso modo, il **turismo 'di transito'** può rappresentare un segmento di espansione per l'offerta dei siti portuali pugliesi, soprattutto in quelle località che intendono fare leva sulla dinamicità della presenza turistica e sulle sinergie con gli altri soggetti locali che lavorano sulla promozione del territorio offrendo attività e servizi coerenti con le esigenze di questo tipo di utenza nautica (come ad esempio l'offerta di **turismo esperienziale**, particolarmente attratto dai siti portuali minori 'di tradizione' e dalle aree marine di valore naturalistico) ma anche attività di manutenzione e altri servizi a bordo durante la sosta.

In questa prospettiva, soprattutto per quanto riguarda i "Porticcioli" e gli "Attracchi", sarà possibile fare leva su fattori competitivi peculiari, che potranno comportare l'apporto di benefici (economici, ma anche sociali) maggiormente distribuiti nel contesto territoriale, interagendo così all'interno del Sistema della portualità pugliese con un ruolo riconoscibile e sinergico.

Del resto, la auspicata **sinergia 'di rete'** tra i diversi tipi di portualità che costituiscono il Sistema dei Porti della Regione Puglia può essere prefigurata anche mediante la **concertazione di strategie locali** per lo sviluppo di sinergie funzionali e per il coordinamento dell'offerta tra le diverse portualità del Sistema ("Porti", "Porticcioli", "Attracchi"). Una concertazione strategica che può orientare anche una più efficace definizione degli **strumenti di pianificazione e disciplina del singolo sito portuale** (PRP e Regolamenti). Tali strumenti, infatti, assumono fondamentale rilevanza anche per garantire la migliore gestione dei siti portuali, così che il presente Documento Generale contiene **indirizzi operativi** (cfr.: successiva Parte IV, par. IV.2) per rendere al contempo più semplice ed efficace la loro formazione.

Se i siti ordinati in qualità di "Porti" necessitano di un'organizzazione e disciplina che deve passare necessariamente dall'approvazione del **Piano Regolatore Portuale** (quale strumento utile a delineare lo sviluppo futuro della realtà portuali in virtù di quelle scelte strategiche 'locali' che, nell'alveo del presente Quadro di Assetto, sono rimesse alle comunità locali e alle loro Amministra-





zioni), di contro, atteso il contesto dinamico in cui si inseriscono i siti portuali minori ("Porticcioli" e "Attracchi"), la disciplina di quest'ultimi è affidata ai **Regolamenti** portuali che, di fatto, costituiscono spesso strumenti sufficienti a organizzare gli usi degli spazi a terra e degli specchi acquei e le loro interazioni. Tale prassi risulta valida e adeguata allo scopo, laddove per i siti portuali minori non si preveda uno sviluppo in termini spaziali dell'ambito portuale e/o la realizzazione di opere. Nondimeno, per una completa e più efficace stesura dei regolamenti portuali (anche in funzione della piena corrispondenza con le scelte strategiche 'locali' che le Amministrazioni vorranno concertare e intraprendere), il presente Documento Generale prevede indirizzi chiari in ordine all'articolazione della disciplina e ai contenuti minimi che la stessa deve affrontare per una razionale utilizzazione dei singoli siti portuali.

La sinergia 'di rete' potrà essere perseguita anche **in fase di programmazione, attuazione e gestione**, per esempio attraverso la costituzione di **reti di Comuni costieri** (in ottica consorziale) o di **unioni** di Comuni interessati dalla presenza di un sito portuale e di Comuni dell'entroterra, cogliendo le capacità di raccordo territoriale e le opportunità di finanziamento rappresentate dalle possibili collaborazioni ad esempio con i vari soggetti attivi nella promozione dello sviluppo locale, tra i quali i Gruppi di Azione Locale.

Nella gestione ottimale delle infrastrutture portuali, particolare rilievo può assumere il **Partenariato Pubblico Privato**. E' indubbio che le scelte strategiche per lo sviluppo delle singole realtà portuali non possono che derivare dallo studio e dall'analisi del contesto territoriale ed economico di competenza della Pubblica Amministrazione; nondimeno, raccogliendo le sollecitazioni dei settori economici e sociali che ruotano intorno alle realtà portuali, la PA può utilmente cogliere le occasioni di partenariato con i privati, al fine di attuare le strategie pianificate e programmate alla scala locale, ovvero di cogliere nuove opportunità di crescita per le comunità insediate. In quest'ottica, il partenariato pubblico-privato nella realizzazione e gestione delle infrastrutture portuali può

concretizzarsi, anche a valle di istanze/proposte dei privati (*finanza di progetto*), tramite un'attenta stesura dei bandi per l'**assegnazione delle concessioni demaniali marittime in ambito portuale**. L'individuazione degli ambiti portuali oggetto di concessione e la definizione dei criteri di aggiudicazione e delle prestazioni di servizi complementari, possono condurre alla **gestione unitaria o quantomeno coordinata dell'infrastruttura**, ciò al fine di garantire un più alto livello nell'erogazione dei servizi dedicati, in particolare alla nautica da diporto, senza tralasciare tutti quegli aspetti connessi al generale funzionamento del sito portuale, con gli ovvi ritorni in termini di servizi per la collettività e a beneficio, dunque, del superiore interesse pubblico e del perseguimento concreto, alla scala locale, della visione complessiva delineata per il Sistema regionale.

Più in generale, per programmare e attuare lo sviluppo sinergico della portualità pugliese e coordinarne l'offerta integrata è auspicabile la **sperimentazione di nuovi modelli e strumenti di governance**, deputati alla concertazione tra i Comuni, gli organismi della Regione Puglia, le Autorità di Sistema Portuale, gli *stakeholders* di settore, etc.

### III.2.3. Quadro logico di sintesi

Per una lettura sinottica del quadro strategico sopra descritto (visione - principi strategici - obiettivi operativi e linee di azione prioritarie), si rinvia all'**Allegato A - Tav. 4**.

### III.3. Strategie di sviluppo per la nautica da diporto in Puglia

#### III.3.1. Obiettivi generali

##### *i. Alta gamma*

La fascia di "alta gamma" per la nautica da diporto può essere definita a partire dalle dimensioni delle imbarcazioni appartenenti a questo segmento che, essendo di regola di lunghezza





maggiore a 24 m, prendono il nome di “navi da diporto”, indipendentemente dal tipo di propulsione. Oltre i 24 m di lunghezza, lo scenario economico della nautica da diporto muta radicalmente: si consideri che una nave da diporto a vela di lunghezza tra i 24 e i 30 m comporta un costo iniziale oscillante tra i 5 e i 10 mln Euro, che diventa circa il doppio nel caso di una nave a motore di pari lunghezza. Inoltre, le navi da diporto devono essere condotte e comandate solo da capitani ed equipaggi professionali, con costi fissi per l'equipaggio non inferiori ai 100k Euro/anno, mentre i costi per il posto barca stanziale non sono inferiori ai 100-150k Euro/anno. Si osservi poi che un 'pieno' di gasolio per una nave a motore tra i 40 e i 50 m di lunghezza si aggira intorno ai 150k- 250k Euro e si esaurisce al massimo in una sola crociera estiva, mentre il costo di una sola vela (la randa) per una barca di pari dimensioni, oscilla tra i 50k e i 90k Euro, una spesa che si ripete circa ogni 10 anni, pari alla durata media di una ristrutturazione della barca.

Il diporto di alta gamma si muove – o meglio, 'naviga' – verso rotte che abbiano servizi e possibilità di ormeggio adeguati alle aspettative degli ospiti di questi mega yacht.

Il diportista 'di alta gamma' spende dalle 3 alle 10 volte in più rispetto agli altri diportisti, con una propensione alla spesa non comparabile con quella dei diportisti degli altri segmenti, ma piuttosto simile (ove non superiore) a quella dell'utente delle strutture ricettive (resort e alberghi) di lusso. Si consideri che se la spesa pro-capite giornaliera sul territorio durante il transito è stimabile in ca. 35 Euro/giorno per i natanti (LFT<10m), in ca. 65 Euro/giorno per le imbarcazioni con LFT tra 10 e 18m, e in ca. 135 Euro/giorno per quelle con LFT fino a 24m, per le navi da diporto (LFT>24m) questo dato sale a 500 Euro/giorno, in genere distinguibili in 160 Euro/giorno per *food and beverage* e in 340 Euro/giorno per svago e intrattenimento, escluso l'acquisto di beni personali di lusso.

Ad attrarre verso l'Italia il segmento di alta gamma sono soprattutto il *food* e lo *shopping*, seguiti dalla varietà di luoghi da visitare (che fan-

no sì che l'Italia sia considerata uno *spot* unico al mondo), laddove vi sia la possibilità di avere 'tutto a portata di mano' nell'ambito di una stessa meta. Ad esempio, la possibilità di navigare e di raggiungere Venezia a bordo di un mega yacht, a ridosso di piazza San Marco, contribuisce a far sì che Venezia sia ritenuta una 'meta d'obbligo' in questo segmento diportistico. Analogamente, rendere raggiungibili gli *spot* della Puglia più famosi nel mondo, attraverso mirati punti di ingresso nautico, potrebbe consentire un rilevante salto di qualità per l'offerta turistica regionale orientata alla 'alta gamma', considerato che la Puglia è, per estensione di costa, la più grande regione peninsulare della penisola italiana. Ciò naturalmente implica anche la creazione di servizi adeguati a questo tipo di navi e a questa fascia di utenza, che fa della "esclusività" la cifra distintiva delle proprie scelte di navigazione.

#### ii. *Diporto velico e a motore*

Si può descrivere la differenza fra diporto velico e a motore attraverso la descrizione dei due diversi tipi di marinai che li praticano, ossia degli equipaggi che navigano a bordo delle due diverse tipologie di imbarcazioni. La differenza è essenzialmente di carattere culturale, intesa come capacità marinaiasca. Chi naviga a motore, in genere ha una conoscenza più ridotta delle tecniche di navigazione in quanto tende erroneamente ad assimilare la conduzione di un'imbarcazione a motore a quella di un'automobile, accelerando e 'sterzando' più o meno alla stessa maniera. Il conseguimento della patente nautica è dunque una prima differenza rilevante tra i due tipi di marinai: per il codice di navigazione italiano, gli esami da sostenere sono di tipo diverso, e ciò consente la conduzione dell'imbarcazione a motore a un numero più elevato di persone, che sono in grado di superare con maggiore facilità questo tipo di esame di patente nautica rispetto all'esame necessario per condurre un'imbarcazione a vela. D'altra parte, un'imbarcazione a motore è completamente diversa da una imbarcazione a vela, non soltanto per il diverso tipo di





propulsione: la prima infatti necessita il ricorso a frequenti soste per i rifornimenti, che ne limitano l'autonomia, mentre la seconda teoricamente può navigare in tutte le direzioni, escluse quella del controvento, senza necessità di ricorrere a rifornimenti di carburante, poiché si muove la maggior parte del suo tempo spinta solamente dal vento. Se quindi l'imbarcazione a motore può ritenersi per certi aspetti più semplice da condurre, ha però in sé anche alcune 'controindicazioni' che la rendono per così dire 'più pericolosa': la forma dello scafo la obbliga a navigazioni più corte e più rapide, anche per evitare impatti con burrasche occasionali che, in virtù dei cambiamenti climatici in atto, sono sempre più frequenti e ad alto rischio; la sua alta velocità di crociera non consente di evitare ostacoli all'ultimo momento, rendendo difficile la navigazione notturna in sicurezza, a meno di mettere a rischio le eliche di propulsione o peggio ancora lo scafo stesso. L'imbarcazione a vela invece ha una forma dello scafo decisamente più affusolata (sia nell'opera viva che nell'opera morta), e ciò consente a queste imbarcazioni di affrontare con maggiore facilità condizioni di mare molto più mosso (anche a costo di qualche ora di tribolazione), senza l'assoluta necessità di raggiungere subito un porto per ormeggiare, e senza l'impellenza di ripristinare il livello di carburante nei serbatoi.

In virtù di queste specificità, si distingue anche il tipo di rotte di navigazione per la crociera, differenziando le scelte da operare a seconda che si navighi a motore o a vela.

Le imbarcazioni a motore non trascorrono la notte nelle rade e nelle insenature proprio perché hanno bisogno di approdi sicuri, possibilmente all'interno di un porto o di un porticciolo, poiché in caso di pericolo non possono allontanarsi in sicurezza, a differenza di una imbarcazione a vela.

Dunque, porti e approdi turistici per la nautica da diporto non possono essere intesi senza tenere conto delle specificità della domanda, che è chiaramente diversa in relazione ai due tipi di imbarcazione.

Le imbarcazioni a motore, ad esempio, han-

no necessità di pescaggio inferiori, all'interno di specchi acquei possibilmente calmi, dotati di buon ancoraggio e di bunkeraggio per gli ovvi rifornimenti. Le imbarcazioni a vela invece hanno necessità di pescaggi maggiori (a partire almeno da 2,50 m, l'immersione usuale per una imbarcazione a vela con LFT di 12-13 m). Inoltre, le imbarcazioni a vela sono più 'spartane': possono anche fare a meno dell'alimentazione elettrica in banchina, se si considera che, nelle dimensioni più diffuse (vale a dire quelle fra 12 e 14 m) esse non sono dotate di impianto di aria condizionata, né di riscaldamento per i periodi freddi e quindi non hanno bisogno di attacchi elettrici importanti in banchina, a differenza delle imbarcazioni a motore, che tutto ciò che non alimentano con l'energia elettrica di rete dalla banchina lo devono produrre attraverso l'uso di generatori diesel.

In ultima istanza, si può considerare il velista come un marinaio competente, come un diportista in grado di affrontare periodi anche lunghi di navigazione, vista la lentezza del suo mezzo, diversamente dal marinaio diportista con imbarcazione a motore, in genere meno competente di navigazione date le specificità del suo mezzo, ma molto più esigente in termini di ormeggio e attrezzature portuali, al punto da farne una discriminante nella scelta della rotta di navigazione.

Occorre poi notare come un ulteriore aspetto che può determinare la preferenza per un'imbarcazione a vela rispetto a quelle a motore sia la differenza in termini di costo di navigazione. Con i recenti aumenti dei costi dei carburanti, infatti, una crociera per una imbarcazione media a motore può costare svariate migliaia di Euro per il solo acquisto di carburante, condizionando la durata e la portata delle navigazioni, che sono infatti considerevolmente diminuite negli ultimi anni.

Per una imbarcazione a vela – pur molto più lenta e quindi richiedendo un numero di giorni di ferie a disposizione del diportista, a parità di miglia percorribili – il costo dei carburanti invece non interferisce nella decisione delle rotte da percorrere, dato che il vento in genere non scarseggia, e questo soprattutto nei nostri mari.

Non da ultimo, un elemento a cui prestare attenzione sono gli effetti che queste due tipologie di nautica hanno sul contesto marino: con riferimento ai mezzi a motore, è importante non sottovalutarne i contributi al moto ondoso e all'inquinamento, così che ogni innovazione volta a favorire sistemi meno inquinanti – a iniziare dalle motorizzazioni elettriche – potrebbe rivelarsi determinante per questi aspetti, insieme all'offerta di servizi portuali che siano attrattivi per una utenza particolarmente sensibile ai temi ambientali.

Più un generale, queste considerazioni di massima (spesso non scontate, per chi non 'va per mare') possono essere importanti nella individuazione e nella valorizzazione di *spot* di turismo nautico che consentano ormeggi e navigazioni più adeguate alle imbarcazioni a motore piuttosto che quelle a vela.

Con riferimento ai due mari pugliesi (Adriatico e Ionio), l'Adriatico viene considerato un mare ostico per le imbarcazioni a motore, soprattutto nel tratto del Canale d'Otranto, spesso mosso o agitato da venti dei quadranti settentrionali che limitano fortemente l'attraversamento in sicurezza del canale stesso. Questa situazione viene vissuta in maniera diversa dai diportisti 'a vela', in quanto la condizione di mare più mosso non rappresenta un problema per queste imbarcazioni.

Il mare Ionio invece è un mare solitamente più calmo, e più adeguato alle navigazioni a motore in sicurezza. Questo mare nel tratto pugliese sconta però una scarsità di posti disponibili per yacht a motore di dimensione media e alta, a fronte di una crescita dei natanti di dimensioni inferiori a 10 m che è parte di un turismo nautico stanziale o di prossimità.

### iii. Nautica sociale

La nautica sociale, definita dall'articolo 2 bis del Codice della nautica (D.lgs. 18 luglio 2005, n. 171) (articolo introdotto dal D. Lgs. 12 novembre 2020, n. 160, art. 3, comma 1.), oltre a individuare tale attività come "la navigazione da diporto effettuata in acque marittime o interne per fini escluse"

sivamente sportivi o ricreativi e senza scopo di lucro, mediante natanti da diporto con qualsiasi propulsione e con scafo di lunghezza fino a sei metri", introduce un importante elemento riguardo il ruolo della disciplina nautica nella società. In quanto "complesso delle attività finalizzate a diffondere la conoscenza e la pratica della nautica da diporto a favore degli studenti degli istituti scolastici di ogni ordine e grado di età non inferiore a nove anni, oppure, anche a scopo di ausilio terapeutico, a favore delle persone con disabilità [...] o con disturbi psicologici, dell'apprendimento o della personalità", la nautica sociale quindi favorisce la conoscenza del mare e della cultura marittima a fasce di popolazione particolarmente sensibili, e può esprimere un importante raccordo tra il settore della nautica e altri settori alla base della vita civile, come il welfare, l'istruzione, l'ambiente, rappresentando inoltre un indotto economico ancora poco esplorato. La disciplina della nautica sociale inoltre, può essere favorita da particolari condizioni di ormeggio delle unità da diporto in transito e per la fornitura dei servizi in banchina, e quindi può rappresentare un'interessante opportunità per i siti portuali più svantaggiati rispetto all'offerta canonica.

Negli ultimi anni anche in Italia sono diverse le attività di nautica sociale che si stanno rendendo protagoniste con sperimentazioni di innovazione sociale: in Puglia un esempio è la "Bari Social Boat", percorso educativo promosso dal Comune di Bari e realizzato in rete con diversi enti pubblici, associazioni di promozione sociale locali e di servizi alla nautica utilizzando un'imbarcazione confiscata alle mafie per attività di inserimento socio-lavorativo, di avvicinamento alle professioni legate al mare e di promozione della lettura, che hanno coinvolto giovani *neet* (che non studiano né lavorano), migranti e minori del circuito penale.

### iv. Riflessioni conclusive

In conclusione, a valle di quanto esposto finora, si evidenzia come le tipologie di nautica presentino delle potenzialità per lo sviluppo dei siti portuali e dei territori retrostanti; tuttavia, la

scelta di sviluppo in un senso o nell'altro andrebbe sempre ponderata rispetto alle caratteristiche dei luoghi e con l'attenzione a evitare effetti che vadano a detrimento delle specificità dei siti pugliesi. Ad esempio, con riferimento alla nautica di alta gamma, accanto alla necessità di sviluppare dei siti che possano accogliere megayacht e connessi servizi di lusso, l'attenzione andrebbe posta nel non rendere il sito portuale "monofunzionale", anche socialmente, con il possibile paradosso di "desertificare" il paesaggio portuale privandolo di quella 'vitalità' rappresentata dalle diverse tipologie di mezzi e di persone che costituisce l'attrattiva culturale ed estetica ricercata da parte di molti utenti, e di rendere "esclusivi" socialmente i luoghi portuali (e gli effetti già riscontrabili in alcuni porti italiani potrebbero rappresentare in questo senso un invito a evitare di compiere gli stessi errori). Allo stesso modo, le particolarità della nautica a motore (conduzione 'per tutti', ma necessità di rifornirsi frequentemente di carburante e di sostare in porto) e a vela (necessità di pescaggio maggiore, ma possibilità di soste notturne in rade e insenature), invitano alla valorizzazione dei siti che già possiedono determinate caratteristiche, secondo una strategia coordinata a scala territoriale.

### III.3.2. Prospettive di sviluppo del diporto

#### *i. Tre rotte nautiche per l'offerta turistica integrata*

Possono essere tracciate tre diverse rotte nei due mari pugliesi:

- *rotta di I livello:*

a titolo esemplificativo, potrà comprendere i porti di Taranto (TA), Gallipoli (LE), Santa Maria di Leuca (LE), Brindisi (BR), Polignano a mare (BA), Bari (BA) e Manfredonia (FG); questa rotta comprende tutti i porti che possono ospitare anche qualche megayacht;

- *rotta di II livello:*

a titolo esemplificativo, potrà comprendere i

porticcioli di Campomarino (TA), Otranto (LE), San Foca (LE), Villanova (BR), Monopoli (BA), Mola di Bari (BA), Giovinazzo (BA), Bisceglie (BAT), Trani (BAT), Barletta (BAT), Vieste (FG) e Rodi Garganico (FG); questa rotta comprende tutti i porticcioli che possono ospitare le barche "medie" (10-14 m di lunghezza);

- *rotta di III livello:*

a titolo esemplificativo, potrà comprendere gli approdi che ospitano per lo più natanti. Esempi di approdi sono Maruggio (TA), Porto Cesareo (LE), Santa Caterina (LE) e San Cataldo (LE).

#### *ii. Caratteristiche dei porti turistici nelle tre rotte nautiche*

La rotta di **I livello** ha lo scopo di sviluppare il turismo nautico da mare verso terra e da terra verso mare, diventando allo stesso tempo porta d'accesso all'entroterra pugliese.

I porti facenti parte della rotta di I livello sono anche le marine di Manfredonia (FG) e Polignano a Mare (BA). Esse devono avere tutti i servizi in banchina, come le forniture di elettricità, acqua potabile e collegamento internet wi-fi.

A terra, è importante aumentare la dotazione di aree verdi e di servizi per i diportisti (reception, bagni e docce, parcheggio e sistemi di sorveglianza, shuttle-bus e taxi, approvvigionamento cambusa, assistenza meccanica, elettrica ed elettronica, assistenza vele e costante assistenza all'ormeggio), oltre che garantire accessibilità e mobilità da e verso gli hub ferroviari e aeroportuali. Possono essere costituiti veri e propri "resort per il diporto" (con boutique, ristoranti, bar, tabacchi, piccoli market, ship chandler e lavanderia). Elemento decisivo per lo sviluppo di questa rotta è l'introduzione nelle marine di un posto di polizia a servizio dei diportisti internazionali.

I porti dei Comuni facenti parte delle rotte di **II livello** potranno sviluppare il turismo nautico *da mare verso terra*. Devono essere dotati dei servizi base quali ad esempio i servizi igienici. Sono porti sicuri, dove vi sono ormeggi anche non strutturati e dove vi si può approdare da mare in sicurezza anche con condizioni meteomarine complesse.





Questi porti possono sviluppare un ingresso da mare verso l'entroterra pugliese, prossimo al porto stesso, in grado anche di valorizzare luoghi costieri con eventuali punti di soste temporanee (campi boe) e allo stesso tempo luoghi culturali e di rilievo sulla terraferma.

I porti dei Comuni facenti parte delle rotte di **III livello** potranno sviluppare la cosiddetta "nautica di prossimità", ossia incentivare, attraverso i servizi offerti, il turismo diportistico da terra verso mare. L'esigenza è dunque quella di creare luoghi, oltre che di meta, anche di prossimità per i turisti: la soluzione migliore è quella della realizzazione di campi boa sui litorali comunali. Tra i servizi da implementare sicuramente vi è la nautica di noleggio. Un altro aspetto importante è l'ampliamento dei parcheggi o la realizzazione di aree di sosta ove non vi fossero. Servizi comuni a tutti i porti, per poter migliorare il soggiorno dei diportisti, sono incrementare attività di *street food* e incentivare i negozi enogastronomici tipici. Inoltre, i porti devono essere ben collegati con il centro cittadino qualora fossero situati al

di fuori dello stesso. A tale scopo, è consigliata la progettazione di piste ciclabili e la presenza di punti noleggio per bici e scooter elettrici.

Per i Comuni appartenenti alle rotte di II e III fascia aventi centro storici degni di nota, un servizio aggiuntivo può essere quello di ampliare la mobilità urbana attraverso delle vetture o veicoli a motorizzazione elettrica, a scopo turistico.

Evidentemente, una attività di promozione turistica del diporto condivisa tra tutti gli Enti coinvolti (Regione Puglia, Autorità di Sistema Portuale, Comuni) rappresenterebbe un punto di forza per lo sviluppo sinergico dell'intero comparto, e in particolare per le portualità di Bari, Brindisi e Taranto, laddove ad esempio i terminal crocieristici potrebbero configurarsi come *hub* per il passaggio da una navigazione 'a lungo raggio' ad una navigazione 'locale' e di prossimità direttamente nello stesso ambito portuale, definendo così una offerta riconoscibile e potenzialmente competitiva rispetto a quella di altri territori.











PARTE IV - INDIRIZZI OPERATIVI PER LA PIANIFICAZIONE E LA PROGETTAZIONE DEI PORTI PUGLIESI

IV.1. Target per il Sistema dei Porti della Regione Puglia

I target costituiscono specifici traguardi relativi agli obiettivi strategici, che li ricollegano alle linee d'intervento prioritarie e rappresentano quindi un indirizzo per la presenza e l'adeguamento sostenibili degli elementi infrastrutturali, funzionali, relazionali e gestionali dei siti portuali. Inoltre, al fine di favorire la realizzazione degli interventi in linea con gli indirizzi programmatici internazionali, i target definiti dal Quadro di Assetto sono stati ricondotti agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 AIVP, che costituisce quindi un sistema di confronto e di coerenza esterna.

i. Standard minimi e traguardi di qualità: classificazione e definizione

In continuità con la definizione dei target, per tutti gli elementi che definiscono i siti portuali - raggruppati nelle categorie "Infrastrutture e

ambiente", "servizi e connessioni", "gestione integrata" - sono stati elaborati dei corrispondenti *standard* e *traguardi*, che costituiscono gli estremi superiore e inferiore dello spettro d'azione degli interventi di pianificazione, progettazione e gestione delle aree portuali. In particolare:

- gli *obiettivi di qualità*, tendono al raggiungimento dei target;
- gli *standard minimi*, indicano il livello di funzionalità e servizio di base definito dalle normative e dai regolamenti di settore, nonché i criteri per l'adeguamento utili a incrementare le caratteristiche verso il conseguimento del relativo traguardo di qualità.

All'interno dell'Allegato A al presente Documento Generale, la definizione degli *standard minimi* e dei *traguardi di qualità* è indicata in dettaglio, con ulteriori specifici riferimenti per i campi boe, nella Tav. 5 - *Standard minimi e traguardi di qualità* di cui all'Allegato A.

Si riporta qui, a titolo di esempio, il seguente estratto della Tav.5:

CATEGORIA	TARGET	Codice Target	SERVIZIO	STANDARD MINIMI	TRAGUARDI DI QUALITÀ
Infrastrutture e ambiente	Favorire la realizzazione e l'adeguamento di impianti collegati alle reti e orientati alla chiusura dei cicli (riciclo e riutilizzo delle risorse)	01.5 02.2 02.3	Dispositivi di ormeggio e passerelle di accesso	Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici - PIANC	Strutture dotate di punti di erogazione di acqua ed elettricità collegate a reti di recupero (riutilizzo delle acque grigie) e produzione sostenibile (pannelli solari installati nel sito portuale).

#### IV.2. Requisiti degli strumenti di pianificazione

##### i. Studi e documentazione minima dei Piani regolatori portuali

- *Le Linee guida ministeriali del 2017 e le indicazioni della Regione Puglia*

Il Piano regolatore portuale (PRP), come si osserva nelle **Linee guida ministeriali** di marzo 2017<sup>1</sup>, seppur indirizzate per i piani delle Autorità di Sistema Portuale, deve muovere da una approfondita conoscenza del porto e delle sue diverse parti funzionali, nonché delle prospettive di trasformazione nel breve e medio periodo.

Secondo le linee guida, gli "**elaborati tipo**" di un Piano regolatore portuale (si ribadisce: ivi riferiti ai PRP elaborati dalle AdSP), sono così sintetizzabili:

- *Relazione Generale*, contenente la descrizione e valutazione della macro-vocazione del porto, degli aspetti e contenuti relativi al porto (lato mare e lato terra);
- *Rapporto ambientale*;
- *Elaborati grafici*, relativi al porto;
- *Elaborati integrativi*, relativi al porto;
- *Norme Tecniche di Attuazione*;
- *Eventuali allegati* (elaborati di documentazione, relazioni e studi di settore, etc..).

Il Piano Regolatore Portuale, quindi, deve descrivere e illustrare:

- la situazione esistente sotto l'aspetto fisico-morfologico e funzionale, programmatico, istituzionale, territoriale ed urbanistico;
- gli obiettivi e le strategie generali e specifiche adottate, le operazioni di Piano e di progetto e il modello di assetto morfologico-funzionale adottato, motivando e argomentando le scelte sia in coerenza con le linee di programmazione e pianificazione sovraordinate, sia con lo stato e le potenzialità (anche in termini di offerta) dell'area portuale e del contesto urbano;
- le strategie e le scelte progettuali in coerenza con gli altri strumenti di pianificazione comunale (PUG, PUE, PUMS, ecc.);
- le strategie e le scelte progettuali in coerenza con gli altri strumenti di pianificazione regio-

nali sovraordinati (PPTR, PRC, PAI, etc.);

- le strategie e le scelte progettuali in coerenza con gli strumenti di pianificazione in capo alle Autorità Marittime (Piani di gestione dei rifiuti navali);
- le operazioni preventive che hanno condotto alle decisioni del Piano, in ordine alla sostenibilità ambientale e sociale degli interventi e alla fattibilità economica degli stessi;
- i regimi delle norme e delle regole, che saranno puntualmente analizzate nel presente lavoro, nonché degli strumenti e delle priorità operative adottate nelle norme d'attuazione;
- gli strumenti e le procedure di validazione preventiva degli interventi attuativi in rapporto agli obiettivi e requisiti previsti dal Piano.

Il Piano Regolatore Portuale, pertanto, delimita l'**ambito** e l'**assetto** del porto indicando anche la **destinazione funzionale delle relative aree** (ad es.: pesca, cantieristica, diporto, produzione industriale, infrastrutture, etc.)<sup>2</sup>.

La nozione di "**ambito**", più nel dettaglio e secondo le indicazioni legislative, involge non solo la definizione di porto in senso stretto (c.d. "porto operativo") ma, anche, quella porzione di territorio comunale, anche non ricadente nel demanio marittimo, adiacente e latistante nonché funzionalmente interconnessa al porto operativo.

La commissione ministeriale, nelle citate Linee guida, ha avuto modo di evidenziare tale aspetto affermando che "*...ogni parte è connessa in modo diverso con il territorio, ha differenti livelli di autonomia e di compatibilità con le attività urbane, una diversa domanda di flessibilità e di trasformazione, un diverso modo di interagire con l'identità e la vita della città*".

In tale orbita assurge a valore assoluto l'interazione "città-porto" attraverso la previsione di una progettualità che vada a recuperare la fascia direttamente a contatto con il mare (c.d. *waterfront*) allo scopo di avviare un processo di rivitalizzazione non solo strettamente urbanistico ma, soprattutto, culturale, sociale ed economico.

Per tale motivo il PRP deve contenere elementi strutturali tali da definire la strategia delle diverse parti funzionali del porto, individuandone:

- l'ambito più autonomo e specialistico;

- le aree di interazione con le attività urbane;
- le direttrici di connessione con la città e il territorio<sup>3</sup>.

Non bisogna dimenticare, infatti, che lo strumento di pianificazione portuale si pone in via centrale, anche in coerenza con gli strumenti urbanistici locali e territoriali, rispetto all'esigenza di riqualificazione e di sviluppo della pre-esistenza e, cioè, nel senso di dare nuovo slancio al territorio naturalmente affacciato sul mare. Il Piano Regolatore Portuale, quindi, costituisce un mezzo per adottare ogni più idonea azione tesa a garantire la tutela del patrimonio storico insistente nell'area.

In un'ottica complessiva, quindi, il PRP deve farsi carico di **individuare le opere e le aree interessate dallo svolgimento delle funzioni portuali** come individuate nelle citate *Linee guida* ministeriali, ossia:

- opere marittime di grande infrastrutturazione (dighe foranee di difesa, darsene, bacini e banchine attrezzate, escavazione e dragaggi);
- infrastrutture viarie e ferroviarie;
- aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla logistica;
- aree di interesse comune tra porto e città;
- aree riservate alla tutela dei beni e valori storico, archeologico, monumentale, paesaggistico e ambientale.

Alle considerazioni sopra svolte giova aggiungere, altresì, che la pianificazione portuale deve guardare anche agli aspetti strettamente connessi alla **sicurezza** (intesa quale *safety* e *security*).

Il concetto di sicurezza, inoltre, va esteso anche ai **profili ambientali normati**, nel nostro ordinamento, dal d. lgs. n. 197/2021 (attuazione della Direttiva n. 2019/883), che impone al gestore portuale l'elaborazione di un Piano di raccolta dei rifiuti.

L'ambito e l'assetto complessivo del porto sono determinati dal Piano Regolatore Portuale che individua le caratteristiche nonché la destinazione funzionale delle aree interessate. Oggi, sulla scorta degli orientamenti giurisprudenziali, è pacifico che il PRP abbia una propria "autonomia" pianificatoria rispetto agli ulteriori strumenti urbanistici locali, tenendo comunque in considerazione

sia gli ambiti connessi alla interazione città-porto sia tutte le tematiche legate alla mobilità, i cui approcci e visioni devono essere necessariamente ad una scala più ampia.

Se tale è in sintesi il quadro delineato dalla normativa statale e dalle sottese linee guida, venendo a trattare il tema sotto il profilo "territoriale" pugliese, giova subito evidenziare come il nuovo assetto sulla ripartizione di competenze e funzioni amministrative, in ambito di pianificazione portuale nel territorio pugliese, sia stato definitivamente conclamato dalla giurisprudenza nella sentenza del Consiglio di Stato n. 3507 del 14 luglio 2015 che ha avuto modo di affermare:

«[...] *A fronte della entrata in vigore della legge regionale n. 17/2015, art. 5, ove è stato stabilito (...) che l'adozione del PRP è di competenza dei comuni, mentre l'approvazione è disposta con deliberazione di Giunta Regionale' è venuta meno ogni incertezza sull'Ente competente a provvedere [...]*».

Non deve sfuggire, inoltre, che il Piano Regolatore Portuale deve essere sottoposto alle procedure ambientali previste per legge.

[Per approfondire, si veda.: APPARATI, Focus n.6, *Il decreto legislativo 03 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale. Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)"*].

In materia ambientale, più nel dettaglio, deve essere preliminarmente verificato con gli Uffici regionali lo stato dei vincoli ambientali, culturali, paesaggistici ed archeologici, presenti nello specifico ambito portuale. Al fine della redazione del Piano regolatore portuale, infatti, bisogna tenere conto di quanto previsto dalla normativa regionale in materia di impatto ambientale in ambito portuale (si veda, *supra*, cap. II.1.2).

La definitiva approvazione del Piano Regolatore Portuale, infine, impatta anche sul rilascio delle concessioni demaniali marittime che devono essere conformi al detto Piano.

**Detta circostanza è fondamentale in quanto, essendo l'attuazione del PRP motivo di pubblico interesse, è possibile revocare (art. 42, cod. nav.) le concessioni esistenti e quelle in contrasto con il Piano medesimo.**





In assenza del Piano Regolatore Portuale (PRP) è vietato il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime, come stabilito dall'art. 5, co. 9, della legge regionale n. 17/2015.

Su tale aspetto giova rilevare come la Sezione Demanio della Regione Puglia, con nota prot. AOO\_108/0003403 dell'11 marzo 2016, ha avuto modo di chiarire la portata di tale divieto precisando quanto segue:

«[...] Pertanto, in ambito di demanio portuale di competenza regionale e ove non sia in vigore un Piano Regolatore formalmente approvato ai sensi della l. 84/1994, non si ravvisa come in contrasto con la norma regionale che vieta il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime (comma 9, ultimo periodo, dell'art. 5 della legge), l'attività gestoria consistente nella mera assegnazione per il mantenimento in concessione di aree demaniali marittime (zone demaniali e specchi acquei) e di pertinenze demaniali marittime, beninteso alle seguenti condizioni restrittive:

- che nella concessione non siano contemplate nuove opere;
- che la durata non sia superiore al quadriennio ai sensi e per gli effetti dell'art. 42, primo periodo, del Codice della Navigazione, e sia espressamente contemplata la clausola di precarietà (validità fino all'entrata in vigore del PRP con revoca automatica discrezionale ed esclusione di ogni forma di indennizzo ex art. 42, primo periodo, cod. nav);
- che l'assegnazione avvenga con procedura a evidenza pubblica e con criteri di selezione predeterminati;
- che venga preventivamente verificata la compatibilità dell'uso in concessione con le preponderanti esigenze della pesca e degli altri usi pubblici del mare, nonché degli 'altri usi pubblici' di cui all'art. 34 del Codice della navigazione».

- Indirizzi generali per la redazione del Piano Regolatore Portuale

Il Piano, innanzitutto, deve evidenziare la competitività dello scalo rispetto al contesto transfrontaliero e, al contempo, il grado di integrazione con le altre realtà – minori e maggiori – regionali, come individuate nel presente Documento Generale.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto, il PRP definisce le scelte strategiche volte a realizzare l'integrazione dei porti regionali, tramite l'offerta di servizi che vadano ad inserirsi nel contesto esistente, cogliendo gli ambiti di sviluppo dal maggior potenziale in termini di bacino d'utenza e ritorno economico. In tale ottica, ogni singolo Piano deve tendere a implementare ed efficientare la rete dei porti pugliesi, al fine di garantire una pluralità di servizi e di attività diffuse sul territorio regionale.

Come esplicitamente richiamato dalla legge regionale, il PRP deve mirare alla valorizzazione dell'interazione città-porto, tenuto conto delle peculiarità dei contesti urbani nei quali si inseriscono le singole realtà portuali. Come visto, numerosi sono in Puglia i 'porti storici' e forte è il legame fra questi e il tessuto cittadino; non meno rilevanti sono tuttavia le relazioni fra gli ambiti portuali e i contesti non urbanizzati, atteso il valore ambientale, paesaggistico e sociale della costa pugliese.

Ulteriori elementi strategici da affrontare nel PRP sono la valorizzazione del sistema produttivo e, quindi, del territorio a scala locale e provinciale nonché il sistema di governance del porto. Tali aspetti sono fortemente correlati e orientano lo sviluppo complessivo dell'infrastruttura. Tuttavia, è buona norma mantenere un certo grado di flessibilità nell'individuazione delle politiche di programmazione e gestione dei porti, al fine di permettere l'adattamento dinamico delle previsioni di Piano ai contesti economici e sociali in rapida evoluzione, evitando così di dover ricorrere periodicamente a varianti o ad adeguamenti tecnico-funzionali.

- *Contenuti minimi del Piano Regolatore Portuale*

Il Piano Regolatore Portuale, a partire dalla ricognizione operata con il presente documento, deve sviluppare il quadro conoscitivo dello stato attuale dell'infrastruttura portuale identificando – mediante analisi di tipo SWOT – le criticità esistenti e le potenzialità inesprese, al fine di individuare possibili strategie di sviluppo che tengano in conto il contesto territoriale di rife-



*Esempio di porto turistico: Polignano a Mare - Cala Ponte (BA) (fonte: sito web del gestore)*



*Esempio di porto turistico: Rodi Garganico (FG) (fonte: sito web del gestore)*

rimento e l'interazione con le altre infrastrutture portuali del sistema. Per la corretta definizione del *layout* portuale è bene predisporre – seppure a grandi linee – più soluzioni alternative da rappresentare in specifici elaborati grafici, nei quali saranno messi in risalto le differenti opzioni di zonizzazione e sviluppo plano-altimetrico prese in esame. Dal raffronto fra le diverse soluzioni oggetto di analisi, devono emergere chiaramente gli elementi che conducono alla scelta di Piano, da dettagliare in maniera puntuale con specifica documentazione.

Il *layout* portuale e la relativa zonizzazione devono essere definiti in base all'analisi delle funzioni individuate dalla L. n. 84/94, ovvero:

- commerciale e logistica;
- industriale e petrolifera;
- di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi;
- peschereccia;
- turistica e da diporto.

Lo stesso PRP definirà quali funzioni, e quali relativi ambiti portuali, siano da implementare e/o incrementare e quali, invece, siano da escludere dagli obiettivi di sviluppo strategico per il porto in esame.

Le funzioni sopra elencate possono essere sinteticamente descritte come segue:

- Commerciale e logistica

Si riferisce alle attività di traffico commerciale strettamente connesso alle dotazioni logistiche dell'infrastruttura portuale e alle interconnessioni con le reti di trasporto che convergono e si diramano dal porto.

- Industriale e petrolifera

Tale funzione, che ormai trova allocazione in limitate e specifiche realtà portuali governate dalle AdSP, è sovente correlata a aree industriali che si sviluppano ben oltre il perimetro dell'ambito portuale. Fra le attività che nei porti minori possono considerarsi di tipo produttivo, e quindi in senso lato riconducibili alla presente funzione, si può annoverare la cantieristica e le attività di riparazione e refitting a supporto della nautica da diporto, della pesca e della mitilicoltura. Tali attività trovano spazio nei piazzali portuali o in aree immediatamente adiacenti ma comunque collegate strutturalmente e/o funzionalmente al bacino.

- Servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi

Ricadono in questa funzione, gli ambiti e i servizi dedicati al trasporto di cabotaggio quali,



Esempio di approdo turistico: Campomarino di Maruggio (TA) (fonte: Salento Geographic)

ad esempio, i collegamenti con le isole (es.: le Tremiti) ovvero il trasporto di passeggeri verso destinazioni transfrontaliere (es.: Grecia, Montenegro, etc.). Rientrano inoltre in tale funzione tutte le attività di trasporto passeggeri a scopo turistico, quali ad esempio i tour delle spiagge e dei siti naturalistici di pregio.

- Peschereccia

Sono le funzioni, a terra e a mare, connesse all'attività di pesca, itticultura e mitilicoltura; le stesse, tra l'altro, trovano sovente diretta correlazione con attività complementari che si sviluppano in ambito portuale o nelle immediate prossimità (mercati per la vendita all'ingrosso e/o al dettaglio, ristoranti, etc.).

- Turistica e da diporto

Le funzioni turistiche e da diporto includono tutte quelle attività connesse all'ormeggio e alla gestione del naviglio e all'erogazione dei servizi per il turista e il diportista, ivi incluse le attività

che non necessitano di interfaccia diretta con le banchine portuali e che, invece, si esplicano tipicamente negli spazi a terra (ristoranti, negozi, attività commerciali e di servizi in genere).

Non meno rilevante per la pianificazione portuale è il **rapporto fra il porto e la città** e pertanto, il PRP deve mettere in evidenza gli aspetti strutturali e funzionali più significativi di tale interazione e fra questi:

- la viabilità e la mobilità dolce;
  - le attività commerciali, produttive e di servizi;
  - gli spazi destinati alla socialità;
  - i luoghi identitari per le comunità locali;
  - i poli di attrazione turistica.
- *Documentazione minima del Piano Regolatore Portuale*

La documentazione minima richiesta per il Piano Regolatore Portuale dei siti appartenenti al Sistema dei Porti della Regione Puglia è da intendersi costituita da:



Esempio di approdo turistico: planimetria dell'approdo di Santa Maria di Leuca (LE) (fonte: sito web del gestore)

- a) Relazione generale;
- b) Elaborati grafici;
- c) Documenti integrativi;
- d) Norme di attuazione;
- e) Studi di settore;
- f) Elaborati per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Gli elaborati devono essere prodotti sia in formato cartaceo che digitale.

Per formato digitale si intende: del tipo “.pdf”, per gli elaborati scritti; del tipo “.pdf” e “.dwg” e/o “.shp”, per gli elaborati grafici.

Per un’elencazione di dettaglio e per una schematica descrizione dei contenuti minimi costitutivi della documentazione di Piano, si rinvia all’**Allegato A - Tav. 6**.

• *Verifica di coerenza*

La pianificazione portuale deve integrarsi con le strategie di sviluppo sostenibile per:

- il territorio regionale;
- l’ambito locale (a scala comunale e sovracomunale);
- il Sistema dei Porti della Regione Puglia.

Coerenza sul territorio regionale

Scopo di tale attività è quello di valutare come il porto e le scelte da adottare con il PRP, si collocano all’interno dello scenario delineato dalla pianificazione sovraordinata, sia in termini

territoriali sia di contesto socio-economico.

A tal fine dovranno essere condotte opportune **verifiche di coerenza** fra il PRP e la pianificazione sovraordinata, quale quella citata nel presente Documento Generale del Quadro di Assetto (cfr.: Parte I - I.2.3. *Strumenti di pianificazione*; a mero titolo esemplificativo: il PPTR, il Piano Regionale dei Trasporti, eccetera), nonché con gli studi di settore, con particolare riferimento a quello della nautica.

Di specifico interesse risulta, dunque, la verifica di coerenza volta a rilevare eventuali incongruenze/incompatibilità, ovvero allineamenti/complementarità, con le pianificazioni e/o programmazioni inerenti:

- l’accessibilità e la mobilità;
- la tutela dell’ambiente e del paesaggio;
- la Green & Blue economy;
- lo sviluppo sostenibile (Agenda 2030 e Agenda 2030 AIVP).

Coerenza in ambito locale

Da sempre i porti costituiscono per le comunità locali nodi di trasporto e nodi di produzione che influenzano fortemente il sistema economico e sociale dei centri urbani nei quali sono collocati. Il PRP deve, pertanto, essere coerente con gli indirizzi di pianificazione dettati a scala locale dalle Amministrazioni, al fine di integrare e rafforzare le scelte strategiche di sviluppo so-



Campo boe a Baia delle Orte, presso Otranto (fonte: progetto SeaPass)

stenibile da esse previste.

Coerenza con le strategie e gli obiettivi delineati nel Quadro di Assetto

del Sistema dei Porti della Regione Puglia

Infine, particolare attenzione deve essere posta nell'integrazione della singola realtà portuale all'interno del Sistema dei Porti regionale, al fine di rimuovere le criticità esistenti e cogliere le opportunità di sviluppo specifiche senza rinunciare ad offrire servizi che siano competitivi e concorrenziali rispetto al panorama attuale.

Ragionare in termini di *pianificazione e gestione integrata* delle varie realtà portuali, al fine di costituire un vero *sistema sinergico* dei porti pugliesi, consente infatti di porsi in maniera maggiormente competitiva nello scenario di mercato del bacino del Mediterraneo. Il PRP, a partire dal quadro conoscitivo e dall'analisi delle criticità e potenzialità contenute nel presente Documento Generale (cfr.: Parte II - II.4. *Valutazioni di sintesi sul Sistema dei Porti della Regione Puglia*), potrà delineare una strategia di sviluppo portuale coerente con i principi strategici e gli obiettivi operativi di sviluppo sostenibile dell'intero Sistema regionale, come definiti e descritti nel Quadro di Assetto (cfr.: Parte III - III.2. *Visione e principi strategici, obiettivi operativi e linee di azione prioritarie*).

ii. Contenuti e documentazione minima dei Regolamenti

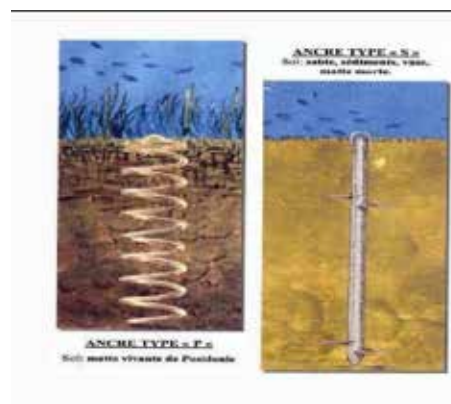
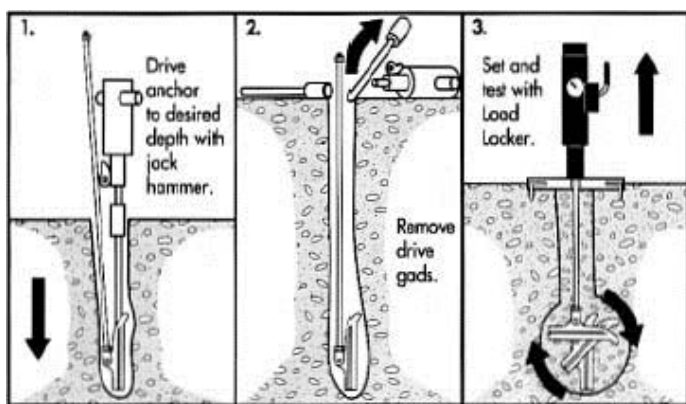
Come già accennato in precedenza, i Regolamenti dei porti rappresentano uno strumento largamente utilizzato dalle Amministrazioni comunali e, ancor prima, dalle Autorità marittime, per la disciplina degli specchi acquee in ambito portuale o, ad esempio, per la gestione dei campi boe nelle aree marine protette.

Tuttavia, l'articolazione dei Regolamenti è spesso frutto della lettura di specifiche criticità gestionali non adeguatamente inserite in valutazioni organiche dell'intero ambito demaniale ovvero della realtà portuale oggetto di disciplina.

Si ritiene pertanto necessario definire, anche nel caso dei Regolamenti, la documentazione minima da redigere al fine di fornire utili strumenti per la lettura del contesto morfologico, ambientale e paesaggistico nel quale si inserisce l'ambito portuale e con lo scopo ultimo di orientare in modo più efficace le scelte delle Amministrazioni locali chiamate all'approvazione della disciplina.

- Documentazione minima del Regolamento

Per un'elencazione di dettaglio e per una schematica descrizione dei contenuti minimi del Regolamento portuale per i siti del Sistema dei Porti della Regione Puglia, si rinvia all'**Allegato A - Tav. 7**.



Esempio di sistema di ancoraggio del tipo "manta ray" (fonte: progetto SeaPass)





### IV.3 Requisiti minimi dei progetti

#### i. Porti turistici

Per la progettazione dei porti turistici si fa riferimento alle *Istruzioni tecniche per la progettazione delle dighe marittime* del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e alle *Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici* del PIANC-ALPCN sulle quali, con voto del 27.02.2002 n. 212, la terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole.

Per quanto attiene l'articolazione della **documentazione progettuale** necessaria per la realizzazione dei porti turistici, si rimanda al R.R. n. 1/2020 della Regione Puglia ("*Disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto*") e, specificatamente, all'Allegato C). Il regolamento regionale, indicando la documentazione minima costitutiva dei progetti, ha sostanzialmente assorbito quanto già previsto in merito dal Decreto Interministeriale del 14.04.1998 ad oggetto "*Approvazione di requisiti per la redazione di progetti da allegare ad istanze di concessione demaniale marittima per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto*".

Attesa dunque la regolamentazione regionale vigente per il rilascio di concessioni demaniali marittime per la realizzazione di porti turistici, alla quale si rimanda per gli approfondimenti del caso, quello che si ritiene necessario qui richiamare sono gli aspetti fondamentali da affrontare nella progettazione di nuove infrastrutture dedicate alla nautica da diporto.

In particolare, nella progettazione di nuovi porti turistici, a partire dalle analisi e dai risultati del presente Documento, dovranno essere previsti opportuni studi per la **stima della domanda** e la **valutazione dell'offerta attuale e di previsioni**, con riferimento:

- a) al bacino d'utenza;
- b) alla stima dei bisogni dell'utenza mediante utilizzo di parametri fisici, quali le distanze fra i porti già esistenti, le principali arterie di comunicazioni esistenti e i flussi di traffico,

nonché il numero di accessi;

- c) all'individuazione, in termini quantitativi e di gradimento, dell'offerta attuale e di quella prevista;
- d) all'individuazione degli ambiti sottoutilizzati dei porti esistenti, in termini di servizi e di posti barca inespressi.

Deve quindi operarsi un'**analisi delle alternative progettuali**, condotta come segue:

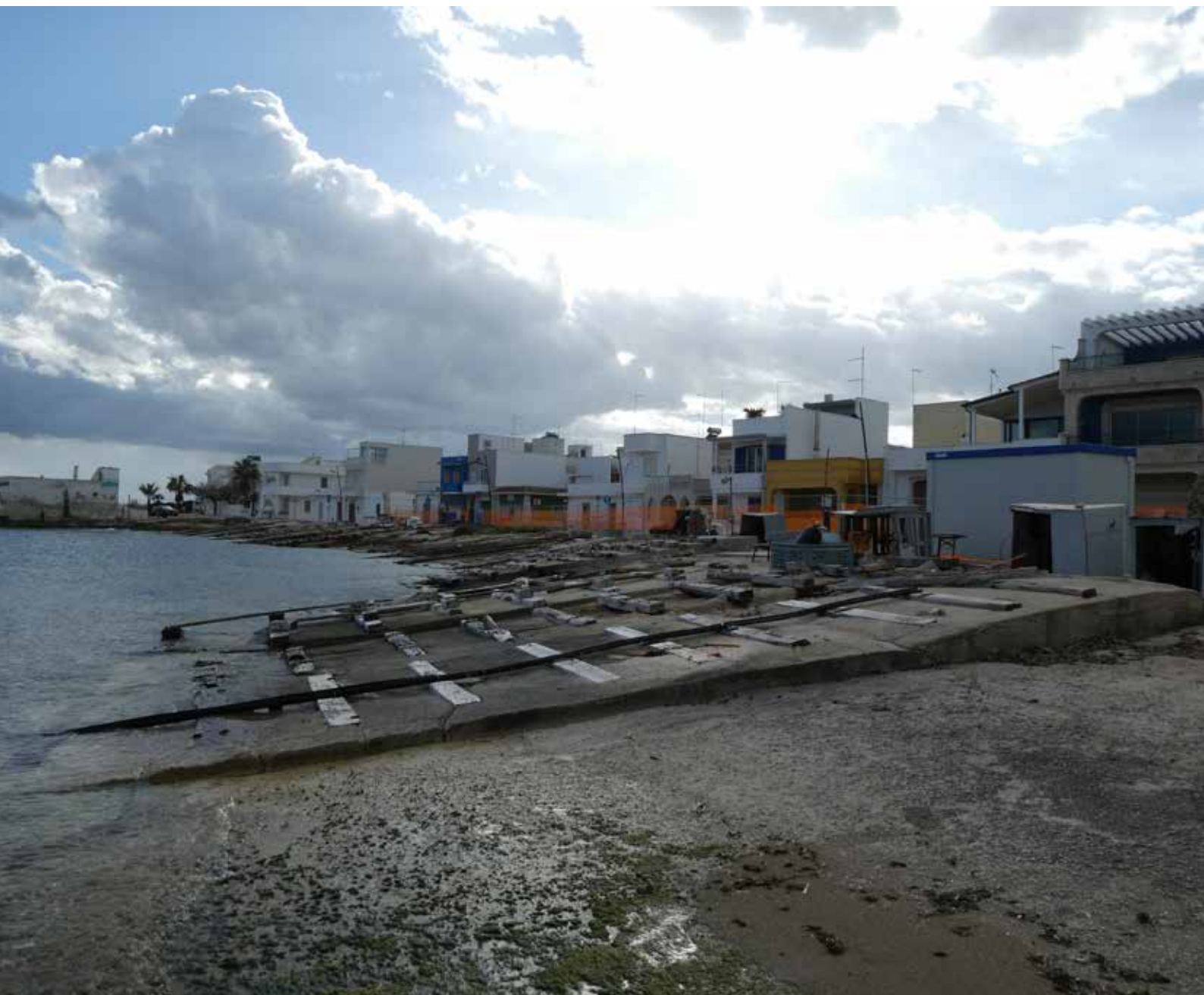
- individuazione e definizione delle alternative progettuali dal punto di vista localizzativo, paesaggistico-ambientale, delle scelte tecnologiche, logistiche, organizzativo-gestionali e finanziarie;
- scelta della soluzione progettuale più efficace, da effettuarsi mediante sviluppo della matrice comparativa delle alternative progettuali.

Ulteriore aspetto da esaminare è la modalità di **organizzazione e gestione dell'infrastruttura** e dei singoli **servizi** offerti.

Risulta fondamentale evidenziare - rimandando ancora una volta al sopra citato Allegato C al R.R. n. 1/2020 per gli opportuni approfondimenti - come assumano particolare rilievo le **relazioni specialistiche/studi di settore** necessari a valutare correttamente gli **aspetti idraulico-marittimi** nonché quelli **ambientali** e **paesaggistici** che il più delle volte, di fatto, determinano la fattibilità del progetto e la sostenibilità della nuova opera, anche in termini economici e gestionali.

In particolare, appare imprescindibile sviluppare solidi **studi del regime della dinamica litoranea locale** (trasversale e longitudinale), in assenza e in presenza dell'opera progettata, con l'ausilio di apposita modellistica matematica, al fine di valutare l'**evoluzione temporale della costa** interessata dal porto e gli eventuali **fenomeni di insabbiamento** dell'imboccatura portuale, nonché i conseguenti **provvedimenti mitigatori** (opere complementari e/o interventi manutentivi).

Allo scopo di determinare l'operatività dei porti, è inoltre necessario elaborare specifici **studi** per valutare l'**agitazione interna**, l'**agibilità dell'imboccatura e degli specchi acquei** - in relazione agli aspetti di sicurezza della navigazione





(pescaggi, cerchi di manovra, eccetera - e la **qualità delle acque** all'interno del bacino portuale.

Com'è chiaro, quindi, nel considerare i già richiamati aspetti ambientali e paesaggistici sottesi alla realizzazione di un nuovo porto, non si potrà prescindere dall'analisi dei risultati degli studi di settore sopra menzionati, sulla base dei quali sono analizzate e scelte le misure atte a ridurre o compensare gli effetti delle opere sull'ambiente, sul paesaggio e sulla salute umana.

In quest'ottica assume particolare rilievo la redazione del **Piano di monitoraggio e manutenzione** dell'opera portuale che, stimandone i costi, definisce le modalità operative e i tempi per l'effettuazione del monitoraggio e della manutenzione programmata delle opere civili e degli impianti tecnologici. Ciò anche al fine di dimostrare/verificare la **sostenibilità economica** dell'opera con riferimento alla **vita utile** della stessa.

Si vuole infine richiamare la centralità dei temi della *green* e della *blue economy* da affrontare nella progettazione di nuove infrastrutture, con specifico riferimento alle strategie di **sostenibilità energetica** delle infrastrutture portuali e alla **'chiusura dei cicli'** (acque, rifiuti eccetera). Pertanto, i progetti di nuovi porti devono proporre soluzioni tecniche e gestionali mirate, ad esempio, al risparmio energetico in ambito portuale e alla produzione di energia da fonti rinnovabili, al riuso delle acque meteoriche, alla raccolta delle acque di sentina e alla depurazione delle acque reflue/industriali, alla raccolta dei rifiuti, eccetera.

Queste tematiche andranno peraltro interpretate in ambito portuale avuto riguardo delle strategie messe in campo dagli Enti locali, al fine di **coordinare le azioni poste in essere in ambito urbano con le previsioni di progetto**.

Su tale approccio (coordinato e integrato) deve basarsi anche la progettazione di tutte quelle **aree di interfaccia e di potenziale 'innesco' tra città e porto**, al fine di integrare gli interventi strutturali nonché le funzioni previste in ambito portuale con il contesto territoriale e con le prospettive di sviluppo oggetto della specifica pianificazione urbanistica vigente.

ii. Approdi turistici all'interno dei porti polifunzionali

A mente del R.R. n. 1/2020, l'approdo turistico è «[...] *la porzione dei 'porti polifunzionali', avente la funzione di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), della Legge n. 84/1994, come modificato dalla Legge n. 169/2016, quale area destinata a servire esclusivamente la nautica da diporto. L'approdo turistico è previsto, spazialmente delimitato ed organizzato dal PRP [...]*»

Per i nuovi approdi turistici all'interno di porti polifunzionali esistenti, è necessario sottolineare che i **progetti devono essere coerenti con le previsioni riportate nei Piani Regolatori Portuali vigenti**, ai sensi dell'art. 5 della L.R. n. 17/2015.

Inoltre, preme qui evidenziare che, sovente, la piena attuazione dei PRP si sviluppa in orizzonti temporali non brevi e, pertanto, nel predisporre la documentazione progettuale per la realizzazione di un approdo turistico, potrebbe risultare utile - se non indispensabile - aggiornare alcuni studi di settore rispetto a quelli rivenienti dalla prima realizzazione del porto, ovvero predisposti in fase di approvazione/variazione del PRP.

Quindi, nella progettazione di un approdo turistico all'interno di un porto polifunzionale esistente, anche laddove non debbano realizzarsi nuove opere di difesa, può essere necessario **verificare e/o aggiornare gli studi idraulico-marittimi**, con particolare riferimento all'agitazione interna, all'agibilità dell'imboccatura e degli specchi acquei - in relazione agli aspetti di sicurezza della navigazione (pescaggi, cerchi di manovra etc.) - e alla qualità delle acque all'interno del bacino portuale.

Inoltre, partendo dai dati e dalle analisi contenute nel presente Documento Generale, la realizzazione di un approdo turistico deve essere preceduta da una verifica delle previsioni del PRP in merito allo sviluppo del settore della nautica da diporto.

Solo un aggiornamento della stima della domanda e dell'offerta - attuali e previste - può, infatti, confermare le scelte strategiche operate con il PRP, ovvero indicare adattamenti delle

stesse al nuovo contesto (esempio: rimodulazione Piano degli ormeggi per adeguare l'offerta dei posti barca alla domanda di mercato, in termini di numero di posti e di tipologia di unità da diporto).

Di contro, come chiaramente espresso dalla normativa in materia, in assenza del Piano Regolatore Portuale non è possibile prevedere all'interno di un porto polifunzionale la realizzazione di un approdo turistico, venendo meno il quadro complessivo strategico all'interno del quale definire le scelte di sviluppo per il settore della nautica da diporto a livello locale.

Per quanto attiene i contenuti e la documentazione di progetto per la realizzazione di un approdo turistico, si rimanda al R.R. n. 1/2020 della Regione Puglia recante "Disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto" e, specificatamente, all'Allegato C).

Ad ogni modo, l'amministrazione comunale, nell'apposito bando a evidenza pubblica per la realizzazione dell'approdo turistico, specifica la documentazione progettuale necessaria a definire l'opera, avuto riguardo delle previsioni di Piano e degli elementi peculiari che caratterizzano il porto esistente.

### iii. Campi di ormeggio (cd. 'campi boe')

I campi di ormeggio sono specchi acquei attrezzati con dispositivi di ormeggio costituiti da un sistema che prevede un elemento galleggiante (boa, gavitello) connesso tramite una cima o catteraria ad un sistema di ancoraggio (corpo morto, ancora).

I campi di ormeggio trovano diffuso utilizzo nei contesti ambientali e paesaggistici che necessitano di particolari tutele (tipicamente le Aree Marine Protette), tuttavia possono rappresentare, anche in contesti diversi, una valida alternativa a sistemi di ormeggio più articolati (es. pontili) e che, comunque, necessitano di spazi a terra, seppur minimi.

Il **Decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171**, "Codice della nautica da diporto ed attuazione della

direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172", infatti prevede per gli enti gestori delle **aree marine protette** la possibilità di istituire **campi boe e campi di ormeggio attrezzati**, anche con l'impiego di tecnologie informatiche e telematiche, nelle zone di riserva generale (zone B) o di riserva parziale (zone C), ai sensi del regolamento di organizzazione dell'area marina protetta. Tali progetti sono sottoposti al **nulla osta** del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, e al **parere vincolante** dell'Ufficio Circondariale Marittimo competente per territorio.

I campi boe possono essere previsti anche per la fruizione sostenibile della *Rete Natura 2000*, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE e Direttiva 147/2009/CEE, del D.P.R. 8.9.1997 n. 357, del D.M. 10 luglio 2015 e D.M. 21 marzo 2018 e della Deliberazione della Giunta Regionale 24 luglio 2018, n. 1362. Al riguardo, si evidenzia che in Puglia sono presenti n.92 siti della Rete Natura 2000. In particolare: n.24 sono **Siti di Importanza Comunitaria (SIC)**, tra cui sono annoverati n. 3 SIC **esclusivamente marini**; n.56 sono **Zone Speciali di Conservazione (ZSC)** e n.12 sono **Zone di Protezione Speciale (ZPS)**.

Inoltre, i campi di ormeggio – laddove ci sia disponibilità di idonei specchi acquei – possono essere utilizzati anche per **incrementare il numero di posti barca dei porti minori**, nonché il **grado di flessibilità nella gestione** dello stesso porto.

Pertanto, l'approntamento di un campo di ormeggio può rappresentare anche una **opportunità imprenditoriale** per i privati che operano nel settore della nautica da diporto.

L'evoluzione tecnologica degli ultimi decenni consente ormai di installare dispositivi "*intelligenti*" ed eco-compatibili. Come accennato, questi sistemi sono largamente utilizzati per la gestione degli ormeggi in aree marine protette, tali apprestamenti sono in grado di organizzare e razionalizzare l'uso degli specchi acquei incidendo positivamente sulla riduzione del flusso di imbarcazioni e, al contempo, di salvaguardare le aree più vulnerabili, preservando i fondali da

impatti diffusi e incontrollati. Ad esempio, nei fondali con posidonieto, il fenomeno di aratura delle ancore dei mezzi nautici è responsabile in buona parte dell'erosione e della regressione della prateria; tale regressione si traduce in perdita di habitat e riduzione della biodiversità; inoltre, l'aratura dei fondali e l'erosione della posidonia contribuiscono alla deturpazione del paesaggio sommerso e alla minore presenza di pesci e organismi bentonici. L'utilizzo di gavitelli assicurati al fondale da sistemi a basso impatto ambientale e visivo può ridurre il fenomeno dell'erosione dei fondali e la conseguente perdita di biodiversità, senza rinunciare a fornire un'offerta di posti barca e di servizi per il diporto altamente tecnologica e funzionale, non solo al contesto ambientale ma anche ai singoli fruitori. La tecnologia di ancoraggio deve essere scelta in relazione alla tipologia di fondale, preferendo ancoraggi fissi e di modesto impatto ambientale, come quelli riportati di seguito a mero titolo esemplificativo.

I dispositivi più sofisticati possono prevedere l'utilizzo di boe implementate con sistemi automatici per la prenotazione dell'ormeggio tramite app e gestite attraverso un Centro operativo a terra dotato dei dispositivi tecnologici necessari alla regolamentazione dei flussi e alla videosorveglianza del campo ormeggio.

Per un approfondimento della tematica, si ri-

manda al progetto "SEAPASS - Sistemi Elettronici Applicati per la Protezione Ambiente e lo Sviluppo Sostenibile Linee guida per la gestione di Campi di ormeggio telematici ecosostenibili" sviluppato da Conisma per la Regione Puglia nell'ambito dell'Interreg III A Grecia- Italia 2000-2006.

Quello che preme qui sottolineare è che i campi di ormeggio, a fronte di investimenti di gran lunga inferiori rispetto ad altre soluzioni, consentono di rivolgersi a un'utenza diportistica tipicamente attratta da contesti naturali e da paesaggi marino-costieri di grande impatto e fascino: luoghi identitari, di cui è possibile fare piena esperienza più *da mare* che *da terra*. È pertanto opportuno – se non necessario – prevedere sistemi di gestione efficienti nel garantire i servizi minimi al diportista che intenda rimanere a godere dei luoghi in barca, senza rinunciare alla possibilità di approdare in sicurezza per usufruire degli spazi e dei servizi a terra, disponibili ad esempio sulle spiagge o nei borghi limitrofi.

Per la **progettazione di un campo di ormeggio** appare necessario prevedere almeno la documentazione riportata nell'**Allegato A - Tav. 8**, a cui si rimanda.

Come già accennato, gli **enti gestori delle aree marine protette**, nel rispetto delle norme vigenti in materia di demanio marittimo, possono istituire campi boa e campi di ormeggio



Esempio di scivolo per varo/alaggio (fonte: sito web Magellanoblog)





attrezzati ai sensi dell'art. 49-decies D.Lgs. n. 171/2005, il quale (ai commi 2, 3 e 4) ne definisce le specifiche finalità e le modalità operative di gestione.

Nondimeno, si fa notare che, in contesti diversi da quelli sopra menzionati, **eventuali istanze da parte di privati** per la realizzazione di campi di ormeggio in concessione demaniale marittima ai sensi dell'art.3, comma 2 del R.R. n. 1/2020, devono essere formalizzate al Comune costiero mediante **modello D1**, utilizzando l'applicativo **SID-Portale del Mare**, disponibile sul sito istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. **L'Amministrazione Comunale** concedente, nell'apposito **bando a evidenza pubblica per l'assegnazione della concessione demaniale marittima**, può prevedere ulteriore e specifica documentazione, utile a inquadrare l'intervento nel territorio comunale e a valorizzare gli elementi peculiari per l'utenza diportistica di riferimento.

iv. Rimessaggio (cd. 'porto a secco')

Il rimessaggio delle imbarcazioni, in particolare modo di quelle che rientrano nella categoria dei natanti, rappresenta una valida alternativa per la gestione dei servizi per la nautica da diporto, rivolta a un'utenza che non fa un uso particolarmente frequente dell'imbarcazione. Com'è facilmente intuibile, il diporto nautico, e specificatamente quello operato con piccoli natanti, è fortemente influenzato dalle condizioni meteomarine, sicché l'utilizzo medio di queste imbarcazioni risulta sovente limitato a pochi mesi all'anno, concentrati perlopiù nella stagione estiva.

La scelta di realizzare quindi delle **zone di rimessaggio a terra** ovvero dei cosiddetti "*porti a secco*", può risultare strategica in quei luoghi dove, a fronte di una richiesta di posti barca per la nautica da diporto locale, **non vi siano le condizioni ambientali, tecniche e/o socio-economiche** per realizzare una **nuova infrastruttura portuale**.

Per la realizzazione di un porto a secco è ne-

cessario verificare la presenza di un'area demaniale già attrezzata e/o da attrezzare mediante uno **scivolo** o **scalo d'alaggio** per le operazioni di varo e alaggio delle imbarcazioni. Particolare attenzione deve essere posta nella scelta del sito, al fine di individuare un ambito di costa che garantisca la protezione dal clima meteomarine necessaria a svolgere le operazioni in sicurezza. In tale ottica, è possibile prevedere **minime opere di potenziamento degli scali di alaggio esistenti** che, a fronte di costi e impatti ambientali molto ridotti rispetto a nuove infrastrutture portuali, possono determinare un incremento dei flussi delle imbarcazioni in ingresso/uscita, stimolando di conseguenza lo sviluppo e/o la nascita dei *porti a secco* connessi.

In secondo luogo, saranno da privilegiare aree demaniali naturalmente poco vocate ad altri usi o, meglio, poli produttivi dismessi che presentino le caratteristiche di accessibilità, da mare e da terra, necessarie a garantire l'operatività e l'efficienza della struttura.

Per ovvi motivi di praticità, un *porto a secco* che abbia un **collegamento diretto con il mare** presenta indubbi vantaggi per l'esecuzione delle operazioni sopra citate.

Ciò non toglie che, potendo comunque disporre di una adeguata viabilità d'accesso e sufficienti aree di manovra prospicienti il punto destinato all'alaggio e varo, il *porto a secco* può essere realizzato anche su aree sensibilmente distanti dal demanio marittimo e, dunque, dal punto di accesso in mare delle imbarcazioni ospitate.

I piazzali dei porti a secco possono ospitare le imbarcazioni **all'aperto**, eventualmente organizzate tramite strutture modulari per il rimessaggio su vari livelli ("*rimessaggio alla francese*"), oppure **al coperto**, in veri e propri capannoni, anch'essi strutturati al fine di accogliere il maggior numero di imbarcazioni sfruttando l'edificio in altezza.

La gestione delle imbarcazioni è effettuata tramite carrelli, gru, travel lift, fork lift etc. ovvero mediante piattaforme automatizzate; il porto a secco, dunque, pur potendo disporre di

una certa flessibilità nell'occupazione degli spazi a terra, richiede una buona organizzazione del personale e dei mezzi per la programmazione delle attività e l'esecuzione delle movimentazioni. I piazzali devono essere opportunamente dimensionati in relazione ai mezzi impiegati e alle classi di imbarcazioni da ospitare che determinano, di conseguenza, gli spazi di manovra necessari per la loro movimentazione.

Sono poi da dimensionare adeguatamente gli spazi da destinare a parcheggio per le autovetture e per la sosta dei rimorchi (carrelli).

Inoltre, le **aree a terra** devono essere dotate di opportuni sistemi di raccolta e gestione delle acque meteoriche e di quelle provenienti da eventuali lavorazioni, nel rispetto della normativa di settore vigente. Ulteriori funzioni associabili al semplice rimessaggio sono quelle della **cantieristica**, senza tralasciare le attività di approvvigionamento dei materiali di consumo, il bunkeraggio, lo smaltimento dei rifiuti, eccetera. Ovviamente tali servizi necessitano di spazi dedicati e adeguatamente dimensionati nonché dotati degli impianti tecnologici, anche ai fini della tutela ambientale, necessari allo svolgimento in sicurezza delle attività produttive/artigianali. Ad eventuali edifici/locali adibiti a uffici (*direzione del porto*), invece, potranno essere associati locali per servizi igienici, punti ristoro etc.

Per la **documentazione minima** di un proget-

to per la realizzazione di un'area di rimessaggio o *porto a secco* si può fare riferimento a quanto indicato all'**Allegato A - Tav.8** per i Campi di ormeggio e, ove necessario, all'Allegato C) del R.R. n. 1/2020 per l'approfondimento dei contenuti d'interesse specifici, da valutarsi caso per caso.

v. Interventi di manutenzione e rifunzionalizzazione

Analogamente a quanto esplicitato per la realizzazione degli approdi turistici, anche per gli interventi di manutenzione e rifunzionalizzazione dei porti esistenti può essere necessario verificare e/o aggiornare gli studi idraulico-marittimi, strutturali-sismici, eccetera, con particolare riferimento al **dimensionamento delle opere di difesa** - anche in relazione ai **cambiamenti climatici** in atto/previsti - e all'**agibilità/operatività delle banchine** esistenti, dei **fondali**, delle **infrastrutture a rete**, eccetera.

Per quanto attiene le **opere di difesa**, la disponibilità di dati aggiornati sul clima meteomarinò nonché di studi sulla dinamica costiera, impongono una rivalutazione dell'adeguatezza ed efficacia delle strutture (es. i **moli foranei**) e dei singoli elementi (es. **massi di mantellata**, **muro paraonde**), ciò al fine di prevedere interventi di manutenzione e/o rifunzionalizzazione delle opere volti a garantire l'operatività del bacino



Esempio porto a secco - mezzi per la movimentazione (fonte: sito web Magellanoblog)

portuale nel tempo, anche tenuto conto dei possibili effetti a medio termine dovuti ad eventuali variazioni delle condizioni climatiche.

Particolare rilievo assumono gli interventi di manutenzione dei fondali, che non possono prescindere da una puntuale **conoscenza delle caratteristiche strutturali delle opere portuali e del bacino**, delle **caratteristiche chimico-fisiche dei sedimenti** nonché del **clima meteomarinario** e del **regime delle correnti**. **In fase di progettazione**, deve essere inoltre accuratamente valutata la metodologia di gestione dei sedimenti da dragare, con specifico riferimento alle *Norme in materia ambientale* di cui al D.Lgs. n. 152/2006 e al DM n. 173/2016 di approvazione del "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini".

A solo scopo esemplificativo, si evidenzia che il materiale proveniente dall'attività di escavo dei fondali può essere utilmente impiegato nello stesso ambito portuale per la realizzazione di vasche di colmata o per la riprofilatura/nuova realizzazione delle banchine. È auspicabile, laddove i volumi in gioco siano considerevoli, che eventuali **interventi di dragaggio** siano previsti e inseriti in progetti più ampi di riqualificazione delle infrastrutture portuali, al fine di cogliere le potenzialità correlate a opere e lavorazioni che possono diventare fra loro complementari.

Non va infine sottovalutato che, qualora le caratteristiche dei materiali dragati siano idonee allo scopo, i sedimenti portuali possono essere reimpiegati per il **ripascimento** delle spiagge limitrofe. Tale attività, se programmata con cadenze temporali congrue, risulta più praticabile

nei piccoli porti, atteso che le criticità maggiori in ordine alla qualità dei sedimenti da dragare sono spesso legate allo stratificarsi di materiali di diversa natura (es. sabbie e posidonia) e/o all'accumularsi di rifiuti solidi (es.: residui di reti da pesca, materiali in plastica etc.) e di inquinanti provenienti dalle attività portuali ovvero trasportati dalle correnti nel bacino portuale. L'incidenza di tali fattori sulla qualità dei sedimenti è attenuata dalla frequenza dell'attività manutentiva dei fondali che, in ultima analisi, favorisce il riuso dei materiali dragati per gli interventi di ripascimento. In tale ottica, può essere conveniente implementare **sistemi fissi per la gestione dei sedimenti**, di cui tuttavia è necessario valutare accuratamente costi e modalità di gestione, al fine di verificarne la **sostenibilità economica nel tempo** (es.: sistemi di *bypass* delle sabbie tramite sabbiodotti, piccole draghe, etc.). Nell'ambito degli interventi di manutenzione e rifunzionalizzazione devono essere ulteriormente annoverati tutti gli **interventi di efficientamento delle opere edili e delle infrastrutture a rete** presenti nei porti, che dovranno essere finalizzati a migliorare la qualità dei servizi resi agli utenti del porto e a perseguire la sostenibilità dell'infrastruttura, con particolare riferimento al **risparmio energetico** e alla "**chiusura dei cicli**" (es. gestione rifiuti, gestione acque meteoriche etc.).

I **contenuti minimi dei progetti** sono stabiliti di volta in volta in relazione alle peculiarità degli interventi da realizzarsi: l'Allegato C) al R.R. n. 1/2020 resta valido riferimento per la definizione della documentazione da predisporre in fase di progettazione.

Note

- 1 Si fa riferimento alle *Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali*, elaborate dalla Commissione istituita presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il documento è disponibile sul sito [www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it). Per il link diretto al documento, si veda: APPARATI - Fonti e Riferimenti. Qui si precisa, tuttavia, che nella descrizione generale del PRP si è tenuto conto di quanto previsto dalle precedenti Linee Guida Ministeriali del 2004 in quanto più afferenti ai singoli Piani regolatori portuali rispetto alle Linee Guida del 2017 riferibili, ovviamente, alla pianificazione di sistema.
- 2 Di seguito le rispettive definizioni: a) l'ambito è il perimetro entro il quale vigono le previsioni del PRP; b) l'assetto è il *lay-out* del porto; c) le aree sono porzioni di territorio portuale comprese entro l'ambito entro le quali individuano le caratteristiche e le destinazioni funzionali.
- 3 Sarà, quindi, opportuno individuare: a) un sotto-ambito portuale in senso stretto (porto operativo: area tecnica più funzionale all'economia ed all'efficienza delle attività portuali) comprensivo di interconnessioni infrastrutturali, viarie e ferroviarie di collegamento con l'entroterra; b) un sotto-ambito di interazione città-porto (dove collocare altre attrezzature portuali ed urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità).







## APPARATI

<b>Focus DRAGAGGI</b> .....	189
Premesse .....	189
Normativa di riferimento .....	190
Competenze.....	191
<b>Focus CANTIERISTICA NAUTICA</b> .....	194
Il comparto dell'industria nautica e il settore della cantieristica in Italia.....	194
Il comparto dell'industria nautica e il settore della cantieristica in Puglia.....	197
Cantieristica e portualità in Puglia: stato dell'arte e criticità.....	198
Cantieristica e portualità in Puglia: strategie e strumenti in relazione ai siti portuali .....	202
Riferimenti essenziali .....	203
<b>APPROFONDIMENTI NORMATIVI, GIURIDICI E AMMINISTRATIVI</b> .....	203
Focus n. 1 - Il d.P.C.M. del 21.12.1995 e le criticità nella classificazione portuale .....	206
Focus n. 2 - Cenni sulla Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC) .....	207
Focus n. 3 - Linee di intervento del PNRR in materia portuale.....	208
Focus n. 4 - Ripartizione delle funzioni amministrative sul demanio marittimo regionale .....	208
Focus n. 5 - Il campo di ormeggio (cd. 'campo boe') .....	208
Focus n. 6 - Il Decreto legislativo 03 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale. Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)" .....	209
<b>GLOSSARIO</b> .....	213
Termini appositamente introdotti nel Documento Generale .....	214
Acronimi e termini assunti da riferimenti normativi e bibliografici.....	214
<b>FONTI E RIFERIMENTI</b> .....	227
Riferimenti normativi e legislativi .....	227
Strategie, piani e indirizzi per lo sviluppo sostenibile della portualità.....	229



## Focus DRAGAGGI

### Premesse

Le operazioni di dragaggio dei fondali portuali costituiscono attività di manutenzione ordinaria dei porti le cui modalità, tempistiche e costi devono essere attentamente valutate in fase di progettazione di nuove infrastrutture e, ove non presenti o non più attuali, integrate nei piani di manutenzione e monitoraggio dei porti esistenti.

A tal proposito, è utile evidenziare che la costante manutenzione dei fondali portuali, oltre che garantire il decoro e la piena funzionalità dell'infrastruttura, evita il ricorso ad interventi straordinari che determinano, il più delle volte, percorsi amministrativi più complessi per l'approvazione dei progetti di dragaggio, in dipendenza da condizioni ambientali complessive e caratteristiche qualitative dei sedimenti sovente compromesse dall'accumularsi e/o stratificarsi di elementi inquinanti.

In tal senso, la manutenzione ordinaria deve essere mirata alla pulizia dai rifiuti (solidi e liquidi) degli specchi acquei, delle banchine e delle aree portuali in genere, alla rimozione delle biomasse vegetali trasportate dalle correnti all'interno del bacino (es. foglie morte di posidonia etc.), alla rimozione di sistemi d'ormeggio dismessi e/o non autorizzati, al dragaggio periodico dell'imboccatura portuale.

Tale ultimo aspetto determina spesso una limitazione dell'operatività del porto, indipendentemente dal permanere delle quote batimetriche di progetto per gli specchi acquei interni al bacino. Per la gestione di questa problematica possono essere presi in considerazione sistemi di dragaggio/pompaggio delle sabbie di tipo "fisso" (es. sabbiodotti, piccole draghe etc.), ovvero valutate eventuali opere complementari per la riduzione del fenomeno di insabbiamento dell'infrastruttura. Sul punto, è opportuno precisare che entrambe le scelte necessitano l'elaborazione di idonei studi specialistici (es. studio meteomarinario, studio sul trasporto solido etc.) e comportano costi, di realizzazione e di gestione, che devono

essere valutati con dovuta accortezza al fine di adottare, caso per caso, la soluzione più idonea in termini di sostenibilità ambientale ed economica degli interventi.

Ciò posto, nel corso della gestione dell'infrastruttura portuale è pressoché inevitabile dover ricorrere a interventi di dragaggio complessivo e/o parziale dei fondali, al fine di ripristinare le batimetriche di progetto.

Nell'affrontare tale tipo di interventi in porti "storici" nei quali, nel corso dei decenni, si sono sovrapposte numerose opere di infrastrutturazione, una fase non irrilevante della progettazione deve essere quella dedicata alla ricognizione e descrizione dello stato dei luoghi e delle caratteristiche e consistenza delle strutture portuali. Di particolare rilievo è l'accertamento delle quote di imbasamento delle infrastrutture di banchina e dei moli e delle loro caratteristiche costruttive di dettaglio. Tali preliminari riscontri risultano essere necessari per la determinazione delle quote batimetriche da raggiungere con il dragaggio, dei relativi volumi di escavo, degli opportuni franchi di sicurezza da garantire nonché delle tecnologie e modalità operative da adottare (a titolo di esempio delle informazioni necessarie da acquisire, si suggerisce la consultazione dell'Allegato Tecnico - Capitolo 1 al D.M. 173/2016).

Ulteriore aspetto da tenere in considerazione è quello legato alle fasi preliminari di ricognizione e bonifica dagli ordigni bellici, operazione sempre richiesta e i cui dettagli tecnici ed amministrativi sono curati dall'Autorità marittima.

La descrizione dello stato dei luoghi non può dunque prescindere da specifici rilievi (complessivi e di dettaglio); fra questi, il *rilievo batimetrico di prima pianta* riveste fondamentale importanza per la definizione dell'intero progetto di dragaggio. Il rilievo batimetrico di prima pianta e la *caratterizzazione e classificazione dei sedimenti*, infatti, costituiscono gli elementi portanti del progetto di dragaggio determinando, in buona sostanza, le metodologie e le tecnologie da applicare, i tempi d'esecuzione e i costi. Tali "*dati di partenza*", se correttamente valutati fin dalla prima fase di progettazione, consentono di stimare con buona

approssimazione i costi di realizzazione dell'intervento e gli impatti ambientali connessi, aspetti questi a loro volta strettamente correlati.

Al riguardo, è opportuno sottolineare che dalla classificazione dei sedimenti, da operarsi secondo la normativa ambientale di riferimento, dipende in larga parte l'adozione della susseguente opzione di gestione del materiale dragato e dunque, come precedentemente accennato, i costi e le tempistiche dei lavori nonché l'iter amministrativo da intraprendersi per l'approvazione dei progetti.

Viepiù, differenti saranno le misure da porre in essere per garantire la tutela sia dell'ambiente acquatico che di quello costiero emerso potenzialmente influenzato dalle attività di dragaggio, a seconda delle caratteristiche dei sedimenti nonché delle modalità operative per la loro movimentazione. Sia le operazioni di escavo/carico/trasporto a mare (es. tramite pontoni, bette etc.), sia eventuali operazioni/movimentazioni a terra (stoccaggio delle sabbie, rimozione dei rifiuti, vagliatura dei sedimenti etc.), devono essere condotte predisponendo gli approntamenti necessari ad evitare e/o a mitigare eventuali impatti negativi; in particolare per la tutela delle prospicienti acque marino costiere, il bacino portuale e/o l'area di escavo dovrà essere adeguatamente delimitata da dispositivi (es. panne galleggianti) che contengano la dispersione dei sedimenti (e dunque degli eventuali contaminanti in essi presenti) verso aree esterne e/o target ambientali sensibili.

A dragaggio terminato, il gestore del porto deve aver cura di elaborare le risultanze dei rilievi post intervento. Il rilievo batimetrico di seconda pianta, da effettuarsi in contraddittorio fra l'Amministrazione e la Società aggiudicataria e che costituirà documento oggetto di collaudo dei lavori, deve essere assunto quale aggiornamento dello stato di fatto dell'infrastruttura all'interno del piano di monitoraggio e manutenzione dell'opera. Nondimeno, è opportuno prevedere, all'interno del quadro economico di progetto, l'esecuzione di un ulteriore rilievo batimetrico a distanza di uno o due anni, ciò al fine di valutare la

stabilità dell'intervento e l'aderenza delle previsioni contenute nel piano sopra menzionato con le reali dinamiche di insabbiamento del porto.

#### Normativa di riferimento

Per l'esecuzione delle operazioni di dragaggio dei porti bisogna far riferimento alla normativa nazionale in materia di contratti pubblici, ambiente, tutela del paesaggio e dei beni archeologici nonché alle norme per la gestione del pubblico demanio marittimo.

A livello nazionale, il Testo Unico per l'Ambiente e i successivi regolamenti definiscono le modalità di esecuzione e monitoraggio delle operazioni di dragaggio e gestione dei sedimenti, individuando gli Enti competenti in materia ambientale.

Nondimeno, la normativa regionale è intervenuta per specificare la ripartizione delle competenze amministrative anche in riferimento ai procedimenti in materia ambientale, da attivare in relazione alle diverse tipologie di interventi per il dragaggio delle infrastrutture portuali.

#### Normativa nazionale:

- **Legge 28 gennaio 1994, n. 84**, "Riordino della legislazione in materia portuale";
- **Decreto Legislativo 13 aprile 2006, n.152**, "Norme in materia ambientale" (Testo Unico dell'Ambiente -TUA);
- **Decreto Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 15 luglio 2016, n. 172**, "Regolamento recante la disciplina delle modalità e delle norme tecniche per le operazioni di dragaggio nei siti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 5-bis, comma 6, della legge 28 gennaio 1994, n. 84";
- **Decreto Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 15 luglio 2016, n. 173**, "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini".

#### Normativa regionale:

- **Legge Regionale 30 novembre 2000, n. 20**,

"Conferimento di funzioni e compiti amministrativi nelle materie delle opere pubbliche, viabilità e trasporti";

- **Legge Regionale 10 aprile 2015, n. 17**, "Disciplina della tutela e dell'uso della costa";
- **Legge Regionale 14 giugno 2007 n. 17**, "Disposizioni in campo ambientale, anche in relazione al decentramento delle funzioni amministrative in materia ambientale";
- **Legge Regionale 7 novembre 2022, n. 26**, "Organizzazione e modalità di esercizio delle funzioni amministrative in materia di valutazioni e autorizzazioni ambientali".

#### Competenze

Come disciplinato dall'art. 15, comma 2 della L.r. n. 20/2000, "Sono delegate, altresì, ai comuni provvisti di porto e non sede di autorità portuale le attività di escavazione dei fondali dei porti da effettuare mediante l'affidamento a soggetti privati scelti attraverso procedure di gara pubblica".

Il Comune costiero, dunque, qualora non ricorrano obblighi in tal senso a carico dei concessionari dell'infrastruttura portuale - o di parti di essa -, è tenuto a provvedere al dragaggio del porto procedendo mediante bando pubblico per l'individuazione dell'impresa di lavori titolata all'esecuzione di tali opere.

L'Amministrazione comunale predispone il progetto di dragaggio individuando, in relazione alle specifiche scelte progettuali operate, il percorso amministrativo necessario all'approvazione del progetto.

#### *Aspetti demaniali marittimi*

Il Comune costiero, in qualità di gestore del pubblico demanio marittimo - ai sensi dell'art. 6, comma 3 della L.R. n. 17/2015 -, è titolato a porre in essere i provvedimenti necessari all'esecuzione degli interventi e, di concerto con l'Autorità marittima competente, provvede ad emettere eventuali *ordinanze* per la disciplina d'uso temporanea delle aree demaniali.

L'Amministrazione comunale - in ogni caso - avrà cura di concordare preventivamente con

l'Autorità marittima competente le azioni e gli atti amministrativi da predisporre, in relazione alle specificità del progetto di dragaggio redatto (es. approntamento di opere provvisorie, accessibilità al porto lato mare e lato terra etc.).

#### *Aspetti ambientali*

Le attività di dragaggio non sono, di per sé, soggette a procedimenti di valutazione ambientale, tuttavia le stesse sono spesso propedeutiche alla realizzazione di interventi, di natura differente, che possono seguire iter di valutazione ambientale specifici e che, analizzati nel complesso, comportano una valutazione dell'impatto generato anche dalle attività di dragaggio. Conseguentemente, il primo criterio da seguire per meglio indirizzare le attività di dragaggio nel pertinente iter procedimentale da percorrere è rappresentato dal corretto inquadramento del progetto e dalla susseguente consultazione degli allegati alla normativa di riferimento ambientale (D. lgs.152/2006, L.R. 26/2022), che individuano gli interventi da assoggettare a VIA o a verifica di assoggettabilità a VIA.

A livello regionale, la L.R. 26/2022, all'art. 3 "**Ambito di applicazione**", indica che la stessa si applica alle attività di dragaggio nelle infrastrutture portuali del territorio regionale e nelle acque marino-costiere.

In particolare, ai sensi dell'art. 4 "**Autorità competenti**" della L.R. 26/2022:

- **la Regione** è competente per i procedimenti relativi ai progetti di cui all'autorizzazione alle attività di dragaggio oltre le 3 miglia nautiche o oltre la batimetria dei 200 metri;
- **la Città Metropolitana di Bari** è competente per i procedimenti relativi ai progetti di cui all'autorizzazione alle attività di dragaggio fino alle 3 miglia nautiche o fino alla batimetria dei 200 metri.

Tuttavia, come indicato all'art. 4 comma 20 della L.R. 26/2022, nel caso in cui le attività di dragaggio siano ricomprese in interventi assoggettati a VIA, il relativo procedimento di autorizzazione ambientale è condotto dall'autorità competente all'istruttoria del procedimento di VIA, che rilascia il conseguente provvedimento.





Infine, come indicato all'art. 4 comma 21 della L.R. 26/2022, l'autorità competente allo svolgimento del procedimento di cui all'articolo 27-bis del d.lgs. 152/2006 e alla conseguente adozione del PAUR è la medesima cui compete l'adozione del provvedimento di VIA.

Quello che preme evidenziare, per le finalità del presente documento, è la necessità da parte del Comune costiero di attivare il corretto iter amministrativo, con specifico riferimento all'opzione di gestione del materiale da dragare, frutto questa delle scelte progettuali operate.

Come sopra accennato, dunque, influiscono in modo determinante sulle scelte progettuali le fasi preliminari di caratterizzazione e classificazione dei sedimenti (sullo specifico argomento, si suggerisce di porre particolare attenzione ai vincoli dettati dall'Allegato Tecnico al D.M. 173/2016 relativamente all'accreditamento delle singole prove analitiche di laboratorio), di stima dei volumi e di analisi delle caratteristiche morfologiche e idrodinamiche della sub-unità fisiografica di riferimento. Come visto, quindi, questi aspetti incidono non solo sul costo del dragaggio ma anche sui procedimenti amministrativi, con le relative tempistiche, da attivare per l'approvazione dei progetti.

Si vuole rimarcare, tuttavia, che un'attenta pianificazione del complessivo iter di redazione del progetto e di gestione del procedimento amministrativo, consente all'Amministrazione comunale di programmare le varie fasi di approvazione del progetto e realizzazione dell'intervento di dragaggio, evitando ritardi spesso dovuti alla necessità di integrare/aggiornare il progetto ovvero variare il procedimento amministrativo già avviato.

### Focus CANTIERISTICA NAUTICA

Il comparto dell'industria nautica e il settore della cantieristica in Italia

Insieme alla produzione di accessori, componenti e motori, la **cantieristica** – intesa sia come

**costruzione e importazione di nuove unità da diporto**, sia come **refitting, riparazione e rimessaggio** – costituisce uno dei principali settori del comparto dell'industria nautica.

**In Italia**, tra il 2014 e il 2021 questo comparto produttivo nella sua interezza ha visto il proprio valore di mercato crescere a un tasso medio del 10%, e nel 2022 ha oltrepassato la soglia dei 7 miliardi di euro di fatturato (valore mai raggiunto in precedenza), superando il primato precedente (6,18 miliardi di Euro), raggiunto nel 2008, prima della recessione economica.

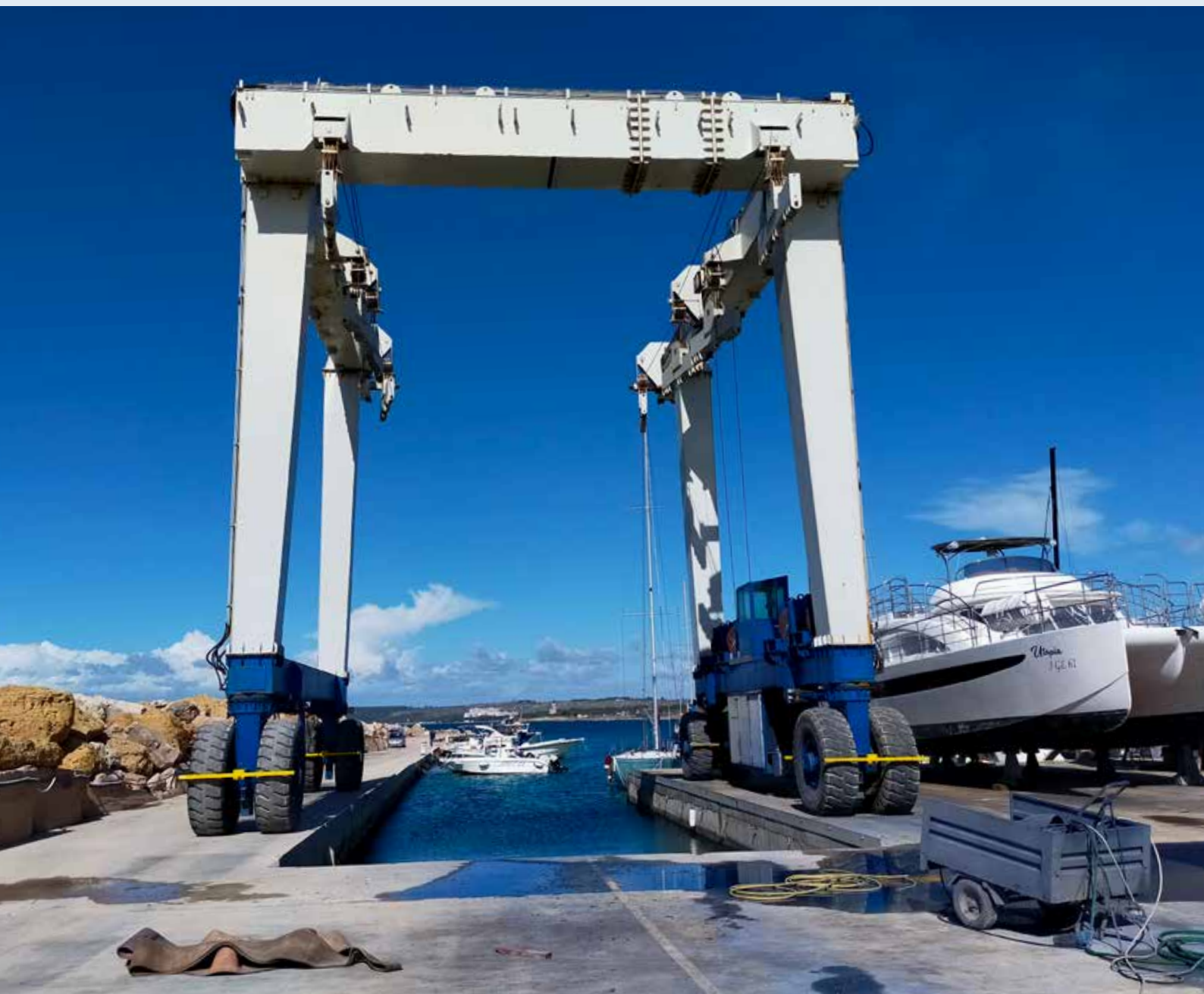
Questa crescita è stata in gran parte trainata dall'export (destinato principalmente a Stati Uniti, Regno Unito, Isole Cayman, Francia, Malta e Isole Vergini Britanniche), che ha visto l'Italia riconquistare nel 2022 il ruolo di primo Paese esportatore mondiale di imbarcazioni e yacht con LFT superiore a 24 metri, segnando il record storico di oltre 3,5 miliardi di dollari di fatturato, pari al 18,3% del mercato globale. Il fatturato di *refitting*, riparazione e rimessaggio è stato invece nel 2022 pari a 421 milioni di euro, contribuendo al posizionamento della cantieristica italiana al secondo posto in Europa in termini di valore della produzione, dopo la Germania e prima della Francia. Il comparto dell'industria nautica nel suo complesso rappresenta ora circa 1/5 dell'intera industria della cantieristica da diporto dell'UE-27, in termini di numerosità delle imprese, numero di occupati, valore della produzione e valore aggiunto. Con poco meno di 30mila addetti (26.000 lavoratori dipendenti e 3.520 addetti esterni), nel 2022 l'intero comparto della nautica italiana ha contribuito per il 3,23% al PIL nazionale.

Per sostenere questa crescita e mantenere la propria competitività nel tempo, le imprese del comparto individuano due **principali criticità**:

- **carenza di addetti opportunamente formati** (progettisti e tecnici, ma anche operai per la vetroresina, impiantisti, falegnami, eccetera);
- **carenza di spazi, infrastrutture e servizi adeguati nei siti portuali**.

I principali poli produttivi territoriali della nautica italiana (che insieme nel 2020 hanno





rappresentato circa l'87% del fatturato del settore) sono collocati nel Nord Italia: il **polo produttivo dell'Alto Mediterraneo** (province di Genova, La Spezia, Massa-Carrara, Lucca, Pisa e Livorno) occupa il 36,7% degli addetti del settore e produce ben il 54,4% del fatturato; il **polo produttivo dell'Adriatico settentrionale** (province di Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini, Pesaro-Urbino e Ancona) rappresenta il 12,3% delle imprese totali del settore e un fatturato pari al 23,3% del fatturato complessivo del settore; la **Lombardia** rappresenta l'11,8% degli addetti nazionali del settore e il 9,6% del fatturato totale.

Sebbene ancora distante dalle dimensioni economiche e occupazionali dei principali poli produttivi nazionali, anche **nel Mezzogiorno** il settore della cantieristica nautica si dimostra consolidato: ha superato gli effetti della pandemia da Covid 19 senza effettuare tagli sul personale, laddove solo due regioni – Campania e Sardegna – hanno registrato un fatturato in calo tra il 2018 e il 2020, mentre le restanti quattro – Abruzzo, Calabria, Puglia e Sicilia – hanno visto crescere il fatturato del settore mediamente del 10% nello stesso triennio; presenta nel complesso risultati positivi rispetto agli indicatori di economicità della gestione caratteristica e degli investimenti (per approfondire, si veda: *La nautica in cifre. Analisi di mercato*, Confindustria Nautica, Fondazione Edison, edizioni 2021, 2022 e 2023).

Il comparto dell'industria nautica e il settore della cantieristica in Puglia

Nel triennio 2018-2020 il fatturato delle aziende del settore della cantieristica in Puglia è stato positivo, con un incremento del 30% tra il 2018 (17,4 milioni di euro) e il 2020 (22,6 milioni di euro), dell'8% se comparato al 2019 (20 milioni di euro). Allo stesso modo, sono cresciuti del 30% i ricavi derivanti dalle vendite tra il 2018 (16,5 milioni di euro) e il 2020 (21,4 milioni di euro).

A fronte dell'aumento dei costi della produzione, legato al maggior acquisto di materie prime, anche i costi per i servizi sono aumentati tra

il 2018 e il 2020 (+1,6 milioni di euro), mentre i costi del personale hanno registrato una diminuzione (-362mila euro).

Le aziende della nautica pugliese hanno incrementato sensibilmente anche la quota da destinare agli investimenti, aumentata del 36% tra il 2018 e il 2020.

Il comparto dell'industria nautica in Puglia – sebbene ancora molto distante per fatturato e numero di addetti dai principali poli produttivi nazionali – rappresenta nella sua interezza un importante apporto all'economia della regione, per altro in via di sviluppo e di rafforzamento, che vede anche la presenza di aziende leader nella produzione posizionate anche sui mercati esteri (per approfondire, si veda: *Rapporto sul monitoraggio dell'economia del settore nautico e dei servizi turistici correlati del Mezzogiorno*, Unioncamere Puglia 2022).

Le principali specializzazioni produttive dell'industria nautica in Puglia (fonte: Regione Puglia, <http://eventi.internazionalizzazione.regione.puglia.it/web/guest/nautica-da-diporto>) riguardano:

- cabinati, semicabinati, piccole imbarcazioni *open* e gommati;
- imbarcazioni da diporto e da pesca di alta qualità;
- modifiche strutturali e riallestimento (*refitting*) di piccoli natanti e imbarcazioni di grandi dimensioni da diporto, militari e offshore;
- componenti, sedili e plancette di poppa, consolle di guida, airtop;
- allestimenti per interni;
- arredi in legno e in vetroresina;
- vele da regata, da crociera e *one design*;
- motori;
- sistemi di condizionamento;
- servizi di assistenza.

Cantieristica e portualità in Puglia: stato dell'arte e criticità

Il settore produttivo della cantieristica in Puglia è presente sia nei porti e negli ambiti portuali gestiti dalle Autorità di Sistema Portuale

(in particolare, quelli di Bari, Brindisi e Taranto), sia nei siti portuali del Sistema dei Porti della Regione Puglia.

**Nei porti delle AdSP**, si riscontra la presenza di attività di cantieristica più rilevanti, che beneficino della più ampia dotazione infrastrutturale dei porti maggiori della Puglia.

**Nei siti del Sistema dei Porti della Regione Puglia** – come emerso dalle attività di ricognizione e censimento condotte, con verifica 'sul campo' tramite sopralluogo – le **attività di cantieristica in area portuale** sono prevalentemente orientate alla manutenzione, e sono così distribuite su base provinciale:

- Provincia di Foggia: nessun cantiere
- Provincia di Barletta-Andria-Trani: n. 3 cantieri
- Provincia di Bari: n. 9 cantieri
- Provincia di Brindisi: nessun cantiere
- Provincia di Lecce: n. 7 cantieri
- Provincia di Taranto: n. 7 cantieri

Se le suddette attività trovano prevalentemente spazio nei piazzali portuali o in aree immediatamente adiacenti collegate strutturalmente e/o funzionalmente al bacino portuale, si rileva la presenza di attività cantieristiche anche **nell'entroterra**, dedicate alla produzione di nuove imbarcazioni (progettazione e costruzione), alla manutenzione, alla produzione di accessori e di motori, alla fornitura di servizi nautici.

Come emerso dalle attività di ricognizione e censimento condotte, le **attività di cantieristica al di fuori dell'area portuale** sono così distribuite su base provinciale:

- Provincia di Foggia: n. 1 cantiere
- Provincia di Barletta-Andria-Trani: n. 1 cantiere
- Provincia di Bari: n. 1 cantieri
- Provincia di Brindisi: nessun cantiere
- Provincia di Lecce: n. 4 cantieri
- Provincia di Taranto: n. 1 cantieri

Più in generale, con riferimento alle peculiarità dei siti portuali pugliesi già evidenziate nel Documento Generale (si veda: *Parte II - Quadro conoscitivo della Portualità in Puglia*), all'interno del Sistema dei Porti della Regione Puglia emergono:

- la prevalenza di attività di manutenzione (pulizia annuale della carena, trattamento antivegetativo, manutenzioni ordinarie annuali del motore, eccetera), con la presenza di cantieri 'di tradizione' (come ad esempio quelli per le imbarcazioni da pesca professionale nel sito portuale di Mola di Bari), ma anche di rilevanti attività – di più recente avvio e consolidamento – dedicate alle imbarcazioni da diporto, come ad esempio quelle presenti a Manfredonia e Rodi Garganico;
  - la presenza in di un cantiere navale che costruisce yacht a vela e di alcuni assemblatori di gommoni (le cui le carene non vengono stampate in Puglia), oltre a piccoli cantieri che costruiscono natanti a motore con LFT fino a 6 metri;
  - la presenza di 2 grandi velerie (una a Bari e l'altra a Lecce, di cui una dotata di impianto di laminazione dei materiali in sede) e di produttori di motori eolici, tutti di prestigio internazionale;
  - la presenza di 6 punti di rimessaggio, localizzati a Trani, Mola di Bari, Monopoli (2), Leporano, Taranto (si veda: Documento generale, par. II.2.1, Tab.3)
- In Puglia, si evidenziano come segue le **principali criticità** che tuttora non consentono al comparto dell'industria nautica – e al settore della cantieristica in particolare – di esprimere appieno le proprie potenzialità:
- la piccola dimensione aziendale delle imprese;
  - l'inadeguatezza infrastrutturale e la necessità di adeguare i siti portuali alle innovazioni tecnologiche che interessano le imbarcazioni da diporto, specie nella prospettiva della transizione ecologica;
  - la necessità di cospicui investimenti per l'innovazione tecnologica e di settore, in particolare tramite l'attività di ricerca industriale e lo sviluppo di servizi avanzati;
  - il mantenimento e lo sviluppo del capitale delle competenze già presenti, necessari per rafforzare la capacità di innovazione delle imprese locali e mantenere elevati standard produttivi;

- la formazione e la diffusione di nuove competenze sull'intera filiera produttiva, in relazione con la presenza sul territorio di consolidate competenze artigianali di alto profilo, con particolare riferimento alla sostenibilità della filiera e dei prodotti, all'innovazione tecnologica e produttiva (nuovi materiali, elettronica, propulsione elettrica, design e progettazione, eccetera).

Inoltre, nel medio e lungo termine appare come particolarmente sfidante – tanto per il settore della cantieristica nautica pugliese, quanto per il sistema dei porti della Regione Puglia – lo scenario della **transizione energetica in ambito marittimo**, con il prefigurato passaggio alla cd. '**propulsione nautica sostenibile**' (propulsione elettrica, *fuel cell* e soluzioni ibride, etc.) e le ricadute che ne deriverebbero sia in termini di adeguamento infrastrutturale, sia in termini di riorganizzazione e innovazione di filiera.

Cantieristica e portualità in Puglia: attori e azioni per lo sviluppo del settore

A sostegno della crescita del comparto nautico pugliese, è attivo il **Distretto Produttivo della Nautica da Diporto**, che aggrega oltre 150 imprese, 8 tra centri di ricerca, università e strutture formative, 18 tra Enti pubblici, associazioni datoriali e sindacali.

Riconosciuto in via definitiva nel 2010 dalla Giunta della Regione Puglia (DGR n.665 del 10 marzo 2010), il Distretto incentiva la costituzione di sinergie tra *stakeholders* privati e pubblici. Attraverso l'attuazione e l'aggiornamento annuale del proprio **Programma di Sviluppo** (cfr.: L.R. n.23/2007), il Distretto persegue i seguenti due **obiettivi strategici** principali:

- Os1. favorire la nascita di nuova imprenditorialità che rafforzi le realtà già esistenti e al contempo generi nuove attività anche nei settori produttivi collegati alla nautica (*Sistemi di impresa*);
- Os2. favorire l'integrazione e lo sviluppo dei settori nautici connessi al turismo per potenziare l'offerta e migliorare la qualità dei servizi turistici regionali (*Sistema della portualità turistica e del turismo nautico*).

Al raggiungimento dei suddetti obiettivi strategici, concorrono altrettante **linee di azione**:

- L1: *Politiche di sostegno e strumenti di incentivazione*, sia per i sistemi di impresa (riserva finanziaria e premialità, incentivi alla concentrazione di imprese, ricerca e sviluppo, spese agevolabili, credito ordinario, etc.), sia per il sistema portuale dedicato al diportismo nautico (qualificazione dell'offerta di servizi e innalzamento degli standard, certificazione di qualità dei porti esistenti, creazione di nuove strutture portuali quali 'porti a secco' e 'stazioni di ormeggio invernale', etc.);
- L2: *Azioni di sistema*, sia materiali (es.: bonifica di aree per l'insediamento di infrastrutture produttive e per il diporto nautico), sia immateriali (es.: Eventi internazionali, azioni di alta formazione, azioni di qualificazione professionale nella portualità turistica).

Da aprile 2023, l'attività del Distretto è affiancata da quella del **Consorzio Nautico della Puglia**, che aggrega 24 tra le imprese di settore più qualificate a livello regionale.

Tra gli obiettivi perseguiti, assume particolare rilievo quello della internazionalizzazione delle imprese nautiche pugliesi, a cui concorrono eventi fieristici come il **Salone Nautico di Puglia**, che nel 2024 terrà a Brindisi la sua ventesima edizione.

Tra le **azioni di sistema immateriali** – orientate alla **qualificazione professionale e dei servizi**, e che vedono coinvolti attori pubblici e privati – si rilevano tra le altre quelle attivate con il **Protocollo d'intesa** "per la costituzione di un network delle professioni e della cultura del mare di Puglia", sottoscritto nel 2023 (cfr.: DGR 3 aprile 2023, n.431) tra la Regione Puglia, l'Agenzia regionale ARTI, il Distretto produttivo della nautica da diporto, il Consorzio nautico di Puglia, il Salone nautico di Brindisi, il Politecnico di Bari, L'Università del Salento, L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, la Capitaneria di Porto di Brindisi, la Lega Navale Italiana, l'ITS Logistica e l'ITS Turismo, L'Ufficio scolastico regionale per la Puglia, la Rete regionale Istituti Tecnici Trasporti e Logistica, la Rete Alberghieri di Puglia.





Cantieristica e portualità in Puglia: strategie e strumenti in relazione ai siti portuali

Tra le **strategie** delineate nel **Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia** (si vedano: Documento Generale - cap. III.2; Allegato A - Tav.4), quelle più direttamente **sinergiche** con le strategie di settore di cui al **Programma di Sviluppo** del Distretto produttivo della nautica da diporto sono le seguenti:

- L1.2 *Dragaggio delle porzioni di specchio acqueo non utilizzabili o sottoutilizzate a causa dell'insabbiamento, per aumentare accessibilità e ricettività portuale*
- L1.3 *Riorganizzazione degli ormeggi, al fine di superare gli eventuali usi non ancora disciplinati e ridurre le interferenze tra le diverse attività / utenze*
- L2.3 *Completamento, adeguamento e/o manutenzione degli spazi aperti, delle strutture edilizie, delle reti e dei sistemi per la gestione sostenibile dell'energia*
- L3.1 *Adeguamento e potenziamento dei servizi all'utenza portuale ed extra portuale, privilegiando il riuso e la valorizzazione di beni immobili di proprietà pubblica in abbandono o sottoutilizzati*
- L4.2 *Concertazione di sinergie funzionali e coordinamento dell'offerta tra le diverse portualità del Sistema ("Porti", "Porticcioli", "Attracchi"), a partire dalla efficace definizione degli strumenti di pianificazione e disciplina del singolo sito portuale (PRP e Regolamenti)*
- L4.3 *Sperimentazione di nuovi modelli di governance, anche in partenariato pubblico-privato, per programmare e attuare lo sviluppo della portualità pugliese e coordinare l'offerta integrata, in concertazione tra i Comuni, gli organismi della Regione Puglia, le Autorità di Sistema Portuale, gli stakeholders di settore, etc.*

Tali strategie potranno trovare supporto finanziario in specifiche azioni regionali, da definirsi anche in coerenza con i programmi di investimento comunitari e nazionali, tra cui ad esempio il PR Puglia FESR FSE+ 2021-2027.

Per quanto concerne lo sviluppo e il nuovo insediamento di **attività produttive 'complesse'**

**del comparto dell'industria nautica** (in particolare: produzione di accessori, componenti e motori; costruzione e importazione di nuove unità da diporto), che cioè necessitano generalmente di spazi e urbanizzazioni (viabilità, reti primarie, etc.) di maggiore entità, esse saranno più efficacemente localizzabili **negli ambiti portuali di competenza delle Autorità di Sistema Portuale e/o nelle aree retro-portuali ad esse afferenti** (si pensi in particolare alle aree ricomprese nelle ZES - Zone Economiche Speciali), stante la dimensione medio-piccola e i caratteri 'di tradizione' e di promiscuità funzionale proprie della maggior parte dei siti portuali del Sistema dei Porti della Regione Puglia.

Per quanto concerne invece i principali **strumenti** da adottare e le specifiche **procedure** da impiegare per la **pianificazione** e la **progettazione** di interventi volti allo sviluppo 'materiale' delle infrastrutture di cantieristica nautica esistenti e/o di nuovo insediamento **in relazione al Sistema dei Porti della Regione Puglia**, essi sono sintetizzabili come segue:

- *strumenti di pianificazione*

la appropriata individuazione di aree idonee per lo sviluppo delle infrastrutture di cantieristica esistenti come per quelle di nuovo insediamento **in ambito portuale**, dovrà essere effettuata nel quadro della formazione o della revisione dei **Piani Regolatori Portuali (PRP)**, per i cui requisiti e documentazione minima si rinvia al Documento Generale - par. IV.2 e all'Allegato A - Tav.6. Per quanto attiene invece la pianificazione di aree per la cantieristica da insediarsi e/o potenziarsi **in aree extraportuali**, esse saranno individuate in conformità ai Piani Urbanistici Generali (PUG) e/o degli strumenti urbanistici esecutivi, quali i Piani per gli Insediamenti Produttivi (PIP);

- *riferimenti normativi e procedurali attinenti agli aspetti ambientali*

*La disciplina ambientale connessa alla realizzazione di insediamenti produttivi per la cantieristica nautica trova il suo addentellato essenziale nel d. lgs. n. 152/2006, essendo necessario procedere con le valu-*

tazioni ambientali del caso e i relativi provvedimenti autorizzativi (es. VIA), ivi inclusi quelli rilasciati in applicazione a specifica regolamentazione regionale (es. disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia).

Si veda, in Apparat, il paragrafo "Approfondimenti giuridici, normativi e amministrativi".

- riferimenti normativi e procedurali attinenti alle concessioni demaniali marittime

In generale, le concessioni demaniali per l'espletamento dell'attività cantieristica in area portuale seguono le normali procedure previste dall'art. 18 della legge n. 84/1994. Tuttavia, si deve precisare che tale norma si applica a quei porti ove è istituita un'Autorità di Sistema Portuale. **Di conseguenza, la normativa di riferimento per gli ambiti portuali di competenza regionale è certamente quella riveniente dal Codice della navigazione (art. 36 e ss.) e dal sotteso Regolamento di esecuzione.**

Per i relativi approfondimenti, quanto alla "Legge Porti" in senso ampio, si rinvia al Documento Generale (Parte I.1) mentre, in relazione alla specifica normativa in materia di concessioni, si veda la sezione Apparat - "Approfondimenti giuridici, normativi e amministrativi".

- Requisiti minimi per le aree di rimessaggio (cd. "porti a secco")  
per i requisiti e la documentazione minima da produrre per la realizzazione di aree di rimessaggio, si rinvia al Documento Generale, par. IV.3\_iv - Rimessaggio (cd. 'porto a secco') e all'Allegato A - Tav.8.

Riferimenti essenziali

*La nautica in cifre. Analisi di mercato*, Confindustria Nautica, Fondazione Edison, edizioni 2021, 2022 e 2023.

*Rapporto sul monitoraggio dell'economia del settore nautico e dei servizi turistici correlati del Mezzogiorno*, Unioncamere Puglia, 2022.

*Blue Economy - ARTI Outlook Report n.2*, Agenzia regionale per la tecnologia e l'innovazione, 2020.

*Programma di Sviluppo del Distretto Produttivo della Nautica Pugliese*, Distretto Produttivo della Nautica da Diporto in Puglia, 2011 e ss.mm. e ii.

*Dinamiche e prospettive di mercato della filiera nautica da diporto*, Area Studi e Ricerche CNA Nautica, 2024.

### APPROFONDIMENTI NORMATIVI, GIURIDICI E AMMINISTRATIVI

Con riferimento ai principali aspetti normativi, giuridici e amministrativi trattati nel Documento, si riportano alcuni approfondimenti (**Focus**) sui seguenti argomenti:

- Focus n.1 - *Il d.P.C.M. del 21.12.1995 e le criticità nella classificazione portuale;*
- Focus n.2 - *Cenni sulla Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC);*
- Focus n.3 - *Linee di intervento del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) in materia portuale;*
- Focus n.4 - *Ripartizione delle funzioni amministrative sul demanio marittimo di competenza regionale;*
- Focus n.5 - *Il Campo boe;*
- Focus n.6 - *Il Decreto legislativo 03 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale. Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)"*





Focus n. 1

Il d.P.C.M. del 21.12.1995 e le criticità nella classificazione portuale

L'adozione della legge n. 84/1994 non è riuscita a risolvere, allo stato attuale, i temi connessi alla classificazione portuale.

All'esito della individuazione delle tre classi (internazionale, nazionale, regionale o interregionale) per i porti della seconda categoria, infatti, non sono seguiti, se non per pochi casi e quasi esclusivamente concernenti i porti sede di AdSP, i singoli decreti di classificazione, in particolare per i porti regionali, secondo i criteri individuati dalla novella del 1994.

La conseguenza di tale omissione è nel fatto che moltissimi porti, ancora oggi, appartengono alla IV classe secondo le disposizioni di cui all'art. 2, **Regio Decreto n. 3095/1885**<sup>1</sup>.

Non solo, essendo il precedente sistema del 1885 basato solo ed esclusivamente sul volume del traffico merci, vi sono nella Regione Puglia porti che rientrano nella seconda classe (ad esempio, il porto di Molfetta, in forza di R.D. 07.08.1887, n. 5053) e che sono considerati di interesse regionale (con relativo passaggio di competenze) sulla scorta della successiva normativa, risalente agli anni '70 dello scorso secolo, in materia di trasferimento di funzioni amministrative.

In tale ottica è opportuno richiamare l'**art. 59, d.P.R. n. 616/1977**, secondo cui:

**"...Sono delegate alle regioni le funzioni amministrative sul litorale marittimo, sulle aree demaniali immediatamente prospicienti, sulle aree del demanio lacuale e fluviale, quando la utilizzazione prevista abbia finalità turistiche e ricreative. Sono escluse dalla delega le funzioni esercitate dagli organi dello Stato in materia di navigazione marittima, di sicurezza nazionale e di polizia doganale. La delega di cui al comma precedente non si applica ai porti e alle aree di preminente interesse nazionale in relazione agli interessi della sicurezza dello Stato e alle esigenze della navigazione marittima. L'identificazione delle aree predette è effettuata, entro il 31 dicembre 1978, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con i Ministri per la difesa, per la marina mercantile e per le finanze, sentite le regioni interessate. Col medesimo procedimento l'elenco delle aree predette può essere modificato".**

Tale decreto è stato adottato con **d.P.C.M. del 21.12.1995** (in G.U. n. 136 del 12.06.1996 - Suppl. Ordinario n. 94), mediante il quale sono state identificate le **aree demaniali marittime**, distinte per regione, **escluse dalla delega di funzioni regionali** di cui all'indicato art. 59, d.P.R. n. 616/1977, poichè **"...riconosciute di preminente interesse nazionale in relazione agli interessi della sicurezza dello Stato e alle esigenze della navigazione marittima..."**.

A supporto, tra l'altro, di tale esclusione riposa anche la disposizione di cui all'art. 88, d.P.R. n. 616/1977 (come a suo tempo modificato dall'art. 5 della legge n. 84/1994), in base al quale sono affidate allo Stato le funzioni amministrative concernenti le **opere marittime relative ai porti** di prima categoria e quelli di **seconda categoria, prima classe**, oltre che le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonché per la difesa delle coste.

Il complesso quadro connesso alla classificazione, in assenza dei decreti attuativi di cui alla legge n. 84/1994, ha reso spesso necessario l'intervento di Circolari esplicative a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tra queste, spicca sicuramente la **Circolare M.I.T. - Direzione Generale dei Trasporti del 17.04.2008** in cui, dopo aver ripercorso le criticità connesse alla classificazione dei porti dopo la novella del 1994, l'estensore procede a rimarcare i principali punti in tema di competenze e funzioni sui porti.

Più nel dettaglio la Circolare del 2008 chiarisce che restano di competenza statale:

- i porti delle allora Autorità Portuali (oggi Autorità di Sistema Portuale) e, in particolare, per la Regione Puglia, quelli di Bari, Barletta, Brindisi, Manfredonia, Monopoli e Taranto;
- i porti militari nonché gli specchi acquei ad essi collegati funzionalmente e non permanentemente sottesi agli usi pubblici;
- aree e specchi acquei interni ai porti, nonché le opere ivi insistenti, destinati a funzioni di difesa e sicurezza dello Stato perseguite dalla FF.AA., Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, FF.OO., VV.FF., ovvero oggetto di consegna per i medesimi compiti;
- aree e specchi acquei interni ai porti, nonché le opere ivi insistenti, destinate alla realizzazione del sistema *Vessel*

- Traffic Service (VTS)*<sup>2</sup> ed alla sicurezza della navigazione in genere;
- i porti che, pur non rientrando nella giurisdizione delle attuali AdSP, sono ascritte a competenza statale in quanto movimentano un volume di prodotti petroliferi e combustibili pari o superiore a 500 mila tonnellate per anno (in quanto tale funzione è ascrivibile all'approvvigionamento energetico);
  - tutte le aree demaniali, gli specchi acqueei e le opere in consegna a soggetti istituzionali (ex art. 34, cod. nav.) o funzionali all'approvvigionamento di energia o, infine, destinate alla realizzazione del sistema VTS e alla sicurezza della navigazione in genere nonché di impiego diretto da parte delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera.

**Tutti i restanti porti, secondo la Circolare in esame, devono intendersi ascritti alla competenza regionale per ciò che concerne la competenza in materia di gestione del demanio marittimo.**

Restano, tuttavia, impregiudicate, secondo gli accordi intercorrenti con le Regioni, le competenze che *"riguardano tutte le attività che afferiscono agli aspetti dominicali, inerenti la configurazione giuridica dei beni demaniali, nonché la materia della Polizia dei Porti, che è del tutto peculiare e specifica, investendo il profilo tecnico-operativo della sicurezza della navigazione e portuale (materia, quest'ultima, distinta e separata dall'utilizzazione dei beni demaniali marittimi e dalle funzioni amministrative a questa attinenti) nonché tutte le altre competenze, eventualmente, escluse per effetto di specifiche disposizioni normative"*.

In attesa, quindi, della adozione dei decreti di classificazione dei porti secondo i criteri di cui alla legge n. 84/1994, si può oggi affermare, anche sulla scorta del trasferimento di competenze sul demanio marittimo dallo Stato alle regioni nonché, in particolare, sulle disposizioni contenute nella **legge regionale Puglia n. 20/2020**, che i porti identificati nella IV classe, secondo la normativa del 1885, restino di competenza e gestione comunale.

Più nel dettaglio, con precipuo riferimento alle disposizioni contenute nella citata l.r. n. 20/2000, la Regione Puglia, nell'affidare le funzioni in materia di progettazione, esecuzione e manutenzione delle opere pubbliche in ambito portuale, ha specificato che spettano agli uffici regionali le funzioni relative ai *"porti di interesse regionale"* (art. 3, co. 2, lett. g, punto 3), mentre ai Comuni spettano le funzioni connesse alle *"attività di escavazione dei fondali dei porti da effettuare mediante l'affidamento a soggetti privati scelti attraverso procedure di gara pubblica"* (art. 13)<sup>3</sup>.

Allo stato, in assenza di una *"novellata classificazione"* a livello centrale, può riferirsi come la Regione Puglia abbia individuato sei porti di interesse regionale (Vieste, Rodi, Trani, Molfetta, Gallipoli e Otranto, cioè quelli classificati, secondo le indicazioni del R.D. del 1885, come porti di II e III classe), mentre tutti gli altri (ovvero quelli di IV classe), anche al fine di mantenere una continuità amministrativa, siano affidati, anche sotto gli aspetti pianificatori, ai Comuni, comunque secondo la procedura indicata dalla Regione nella legge n. 17/2015 e nel successivo R.R. 1/2020.

#### Focus n. 2

#### Cenni sulla Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC)

Oggi, sulla scorta delle prescrizioni internazionali (art. 9, co. 2, lett. d), Protocollo del 21.01.2008) in materia di gestione integrata della costa ed attività economiche e ricreative ivi insistenti, è onere degli Stati:

- **incoraggiare un turismo costiero sostenibile che preservi gli ecosistemi, le risorse naturali, il patrimonio culturale ed i paesaggi costieri;**
- **promuovere forme specifiche di turismo costiero (turismo culturale, rurale ed ecoturismo), nel rispetto delle tradizioni delle popolazioni locali;**
- **disciplinare o, se necessario, vietare, l'esercizio di varie attività sportive e ricreative, compresa la pesca ricreativa e la raccolta di molluschi.**

Una corretta pianificazione costiera, infatti, può aversi solo attraverso la cooperazione tra gli *stakeholders* pubblici e privati che, a tutti i livelli, devono interagire al fine di contemperare tutti gli interessi in gioco sulla fascia marina.

Anche la Regione Puglia, nella legge regionale n. 17/2015, assorbendo il concetto di GIZC, definisce quest'ultima come *"...il concorso della pluralità di interessi pubblici, ai diversi livelli territoriali, nella valutazione delle azioni programmatiche finalizzate all'uso, alla valorizzazione e alla tutela del bene demaniale marittimo..."* (così l'art. 1, co. 2., della l.r.).

Focus n. 3

Linee di intervento del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) in materia portuale

Il PNRR è intervenuto (anche) in materia portuale andando a fissare obiettivi tesi a migliorare la competitività del sistema nazionale attraverso:

- il rafforzamento dei poteri delle autorità portuali per la pianificazione strategica;
- il miglioramento dei processi di pianificazione e aggiudicazione delle concessioni portuali;
- l'efficientamento energetico dei porti e il *cold-ironing*;
- lo sviluppo di una Piattaforma Logistica Nazionale in grado di rendere interoperabili i contenuti informativi e i processi connessi alle attività portuali e retroportuali.

Quanto alla **pianificazione portuale** giova rilevare che il PNRR ha posto le basi per la **modifica dell'art. 5, legge n. 84/1994**, mediante il **d.l. n. 121/2021** (convertito con modifiche con **legge n. 156/2021**).

Sul punto, tuttavia, deve altresì evidenziarsi come gli interventi siano stati focalizzati esclusivamente per i porti facenti parte delle Autorità di Sistema Portuale.

Per quanto riguarda la regione Puglia, in particolare, sono stati previsti nel complesso 14 interventi<sup>4</sup> con stanziamento totale di € 545 milioni.

A tali fondi si accompagnano quelli stanziati anche attraverso il c.d. "*Decreto Porti*" (decreto ministeriale n. 353 del 13 agosto 2020).

Focus n. 4

Ripartizione delle funzioni amministrative sul demanio marittimo di competenza regionale

La ripartizione delle funzioni amministrative sul demanio marittimo nel territorio regionale è disciplinata dall'art. 6 della l.r. n. 17/2015.

Secondo tale prescrizione spettano agli Uffici regionali le funzioni amministrative concernenti: a) la programmazione, l'indirizzo ed il coordinamento generale; b) la disciplina dell'utilizzazione delle aree demaniali marittime per finalità turistico-ricreative, mediante ordinanze amministrative; c) il monitoraggio della gestione del Sistema informativo del demanio (SID); d) l'emanazione di linee guida ai fini dell'esercizio delle funzioni conferite dalla stessa legge regionale; e) il rilascio della concessione di beni demaniali richiesti nell'uso del comune medesimo; f) esercizio dei poteri sostitutivi per l'adozione e/o l'approvazione dei Piani Comunali delle Coste; g) l'Osservatorio regionale delle coste al fine della conservazione, valorizzazione e pianificazione dell'uso del bene demaniale marittimo; h) il rilascio di concessioni demaniali marittime per la realizzazione di opere di ingegneria costiera; i) i nulla osta ai fini della consegna, ai sensi dell'articolo 34 del Codice della navigazione.

**Ai comuni costieri, invece, sono affidate tutte le funzioni amministrative relative alla materia del demanio marittimo diverse da quelle sopra elencate.**

Focus n. 5

Il campo di ormeggio (cd. 'campo boe')

Il "campo boe" (o campo di ormeggio) è dedicato al transito provvisorio delle imbarcazioni specialmente in quelle aree esterne al porto vocate al turismo e caratterizzate da particolare pregio naturalistico, storico o paesaggistico.

Il campo boe, in linea generale, rientra nella nozione di **punto di ormeggio** ed è definito come lo specchio acqueo ridossato, debitamente delimitato, dotato di sistemi di ancoraggio delle imbarcazioni a boa, nel quale è possibile usufruire di servizi complementari all'ormeggio.

La regolamentazione di un campo boe è strettamente correlata, oltre che alla tutela della sicurezza della navigazione, alla tipologia di area demaniale marittima (mare territoriale) ove lo stesso insiste. Il campo boe, quindi, è un'area adibita alla sosta delle unità da diporto ed è solitamente attrezzato con gavitelli ancorati al fondale e disposti in file ordinate nonché debitamente segnalati per assicurare, come sopra accennato, la sicurezza della navigazione.

Allo stato, tuttavia, non esiste una disciplina specifica afferente il campo boe se non quella indicata all'art. 46 *decies* del Codice della nautica da diporto in base al quale è consentito agli **enti gestori di Area Marina Protetta**, l'istituzione "...di campi boa e campi di ormeggio attrezzati, anche con l'impiego di tecnologie informatiche e telematiche, nelle zone di riserva generale (zone B) o di riserva parziale (zone C) per le unità da diporto autorizzate alla navigazione in tali zone, ai sensi del regolamento di organizzazione dell'area marina protetta...".

**Secondo tale norma il progetto per la realizzazione dei campi boa, a cura dell'ente gestore di AMP, è sottoposto, previo nulla osta del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al parere vincolante dell'ufficio circondariale marittimo competente per territorio<sup>5</sup>.**

Il campo boe, nell'ottica così delineata, conferma quanto sopra accennato rispetto alle esigenze di tutela dei tratti costieri aventi particolare pregio naturalistico<sup>6</sup>.

Con precipuo riferimento alla normativa regionale pugliese connessa alla realizzazione dei campi boa, anche sulla scorta dell'ordinaria suddivisione di competenze sul demanio marittimo e sul mare territoriale, il sotteso iter autorizzativo, essendo i campi boa qualificati come "punti di ormeggio", è possibile fare riferimento alla sottesa procedura di cui al R.R. n. 1/2020 e, quindi, con competenza comunale in tema di rilascio della concessione ed in assenza di sottesa pianificazione portuale.

Quanto ad eventuali specifiche in tema di allestimento dei campi boa non appare un fuor d'opera richiamare quanto stabilito nel detto art. 49 *decies*, Codice della nautica da diporto, che richiede al gestore di individuare "...sistemi compatibili con le caratteristiche dei fondali, a basso impatto ambientale e paesaggistico, con il minimo ingombro sul fondale, opportunamente dimensionati in relazione alla tipologia e alle dimensioni delle unità per le quali viene effettuato l'ormeggio..." nonché "...sistemi tecnologicamente avanzati per il monitoraggio remoto degli ormeggi e delle strutture a terra, al fine di verificarne costantemente il corretto posizionamento e funzionamento...". In tema di sicurezza della navigazione, sempre sulla scorta di quanto previsto nel Codice della nautica da diporto, sarebbe opportuno precisare, ove occorra integrando il Regolamento regionale del 2020, la necessità di segnalare i campi boa "...in mare sulla base delle prescrizioni del competente Comando Zona Fari e la posizione e le caratteristiche degli stessi devono essere comunicate dagli enti gestori all'Ufficio circondariale marittimo competente per il successivo inoltrare all'Istituto idrografico della Marina militare...".

#### Focus n. 6

Il Decreto legislativo 03 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale. Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)"

Il d. lgs. n. 152/2006, comunemente noto come "Codice dell'Ambiente", ha delineato, in applicazione di diverse Direttive comunitarie, l'assetto generale in materia ambientale applicabile nel nostro ordinamento. Ai fini del presente lavoro, tuttavia, si tratterà un breve *excursus* sulla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

La procedura VAS, secondo l'art. 5, comma 1, lett. a), del decreto in esame, è definita come "...il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al titolo II della seconda parte del presente decreto, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio".

La VAS, pertanto, è un processo che concorre alle scelte di Piano per garantire adeguati livelli di protezione dell'ambiente e, più in generale, la promozione dello sviluppo sostenibile.

A differenza della VIA, di cui si dirà innanzi, la VAS si sviluppa in parallelo alla redazione del piano oggetto della valutazione al fine di assicurarne le opportune correzioni in corso di redazione ed il monitoraggio nelle successive fasi di attuazione<sup>7</sup>.

Secondo l'art. 11, d. lgs. n. 152/2006, la Valutazione ambientale strategica è avviata dall'autorità procedente **contestualmente al processo di formazione ed approvazione del piano regolatore portuale** e comprende: a) lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità (in ipotesi di piani di cui all'art. 6, comma 3 e 3bis, detto decreto); b) l'elaborazione del rapporto ambientale; c) lo svolgimento di consultazioni; d) la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni; e) la decisione; f) l'informazione sulla decisione; g) il monitoraggio.

La verifica di assoggettabilità, più nel dettaglio, fonda su un rapporto preliminare contenente una descrizione del piano nonché le informazioni ed i dati utili per la verifica degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dello stesso piano. Nella fase di verifica devono essere coinvolti tutti i soggetti competenti in materia ambientale che devono inviare un parere entro 30 giorni dalla trasmissione della copia del rapporto. Entro novanta giorni dalla trasmissione del rapporto, l'Autorità procedente rende il provvedimento con cui assoggetta o esclude il piano dalla VAS e, ove occorra, impone eventuali prescrizioni.

L'omesso avvio della procedura VAS comporta l'annullabilità degli eventuali provvedimenti di approvazione del Piano per violazione di legge.

La procedura VIA, invece, è definita come *"...il procedimento mediante il quale vengono preventivamente individuati gli effetti sull'ambiente di un progetto, secondo le disposizioni di cui al titolo III della seconda parte del presente decreto, ai fini dell'individuazione delle soluzioni più idonee al perseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 4, commi 3 e 4, lettera b)"* (art. 5, comma 1, lett. b, d. lgs. n. 152/2006)<sup>8</sup>.

La valutazione di impatto ambientale comprende, ex art. 19, d.lgs. n. 152/2006: a) lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità<sup>9</sup> (nelle ipotesi previste dall'art. 6, comma 7, Codice dell'ambiente); b) la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale; c) la presentazione e la pubblicazione del progetto; d) lo svolgimento di consultazioni; f) la valutazione dello studio ambientale e degli esiti delle consultazioni; g) la decisione; h) l'informazione sulla decisione; i) il monitoraggio. La procedura VIA, all'esito della presentazione di istanza da parte dei soggetti proponenti (art. 23, d. lgs. n. 152/2006), si articola in un'istruttoria involgente tutti i soggetti pubblici interessati al rilascio di pareri e/o autorizzazioni e sottoposta anche ad ampia pubblicità. L'autorità competente, nei termini di cui all'art. 25 del Codice dell'ambiente, procede al rilascio del provvedimento finale (art. 26, detto Codice) dopo aver acquisito tutta la documentazione ed i pareri previsti dalla legge. Giova rilevare, infine, che l'art. 6, comma 3 ter, d.lgs. n. 152/2006, prevede espressamente che *"Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento"*.

**Si rinvia, infine, per gli aspetti strettamente operativi della VAS, all'Allegato "A", Tavola 6, punto f), del Documento.**





## GLOSSARIO

Per chiarire la terminologia utilizzata nel Documento generale del Quadro di Assetto, e per favorire la più ampia comprensione degli argomenti trattati, si elencano di seguito definizioni e acronimi relativi alle principali espressioni impiegate nel testo.

L'elenco è ordinato secondo due categorie: la prima contiene i termini appositamente introdotti o esclusivamente utilizzati nel Documento generale; la seconda, invece, contiene termini e acronimi assunti da riferimenti normativi e bibliografici di settore. Accanto a ogni definizione o acronimo, è indicato il riferimento ai paragrafi di trattazione. In caso di termini in lingua inglese, è riportata in parentesi la traduzione in italiano.

Relativamente ai termini appositamente introdotti ed esclusivamente utilizzati nel Documento generale, sono esposti sinteticamente il significato e le finalità che ne hanno comportato l'adozione nel testo. Lo scopo è quello di ricondurre queste terminologie inedite alle discipline di riferimento, e di enunciare la definizione non di valore giuridico ma di orientamento rispetto agli obiettivi del Quadro di Assetto.

Relativamente agli acronimi e ai termini assunti da specifici riferimenti normativi e bibliografici, la definizione è riportata in corsivo, per distinguerla da eventuali note a commento.

L'elenco non costituisce un glossario tecnico esaustivo: sono infatti omesse le definizioni relative ad alcune espressioni tecniche di uso corrente (ad esempio: *livello medio mare*, *altezza d'onda*, *porto*). Per approfondimenti sulla terminologia di settore, si rimanda alle *Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici* (PIANC, 2002).

Termini appositamente introdotti nel Documento Generale

### Definizioni

**Porto-porticciolo-attracco:** ai fini del Quadro di Assetto, ciascun termine individua una delle

3 categorie in cui sono ordinati i siti portuali di interesse regionale (cfr: voce "**Sito portuale di interesse regionale**"), censiti a seguito della apposita Ricognizione effettuata dalla Regione Puglia (Servizio Demanio e Patrimonio con ASSET, 2023-2024).

A seconda delle caratteristiche rilevate:

- è ordinato nella categoria "*Porto*", ogni sito portuale di interesse ove si riscontrano:

protezione da fattori meteomarini con opere portuali che delimitano lo specchio acqueo, superficie dello specchio acqueo  $\geq 12.000$  mq, almeno 7 dotazioni/servizi tra i n. 10 individuati come fondamentali;

- è ordinato nella categoria "*Porticciolo*", ogni sito portuale di interesse ove si riscontrano:

protezione da fattori meteomarini con opere portuali che delimitano lo specchio acqueo, superficie dello specchio acqueo  $\geq 12.000$  mq, meno di 7 dotazioni/servizi tra i n. 10 individuati come fondamentali

ovvero

protezione da fattori meteomarini con opere portuali che delimitano lo specchio acqueo, superficie dello specchio acqueo  $< 12.000$  mq, almeno 3 dotazioni/servizi tra i n. 10 individuati come fondamentali

ovvero

specchio acqueo non delimitato antropicamente o delimitato solo in parte, presenza di difese naturali, almeno 3 dotazioni/servizi tra i n. 10 individuati come fondamentali;

- è ordinato nella categoria "*Attracco*", ogni sito portuale di interesse ove si riscontrano:

protezione da fattori meteomarini, opere antropiche delimitanti lo specchio acqueo, superficie dello specchio acqueo  $< 12.000$  mq, meno di 3 dotazioni/servizi tra i n. 10 individuati come fondamentali

ovvero

specchio acqueo non delimitato antropicamente e non protetto di fattori meteomarini, presenza di difese naturali, meno di 3 dotazioni/servizi tra i n. 10 individuati come fondamentali

ovvero

specchio acqueo non delimitato antropica-

mente e non protetto di fattori meteomarinari, assenza di difese naturali.

Riferimento: Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia - Documento Generale, Parte II, cap. II.2.; Allegato A, Tav.3.

**Sito portuale:** terminologia introdotta dallo studio APPESCA, adottata nel Documento generale del Quadro di Assetto per indicare gli ambiti portuali presenti nel territorio regionale della Puglia e censiti nella fase propedeutica all'ordinamento in 3 categorie.

Riferimento: Agenzia Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET), APPESCA - *Analisi dello stato dei porti pugliesi e fabbisogni di adeguamento ed efficientamento per la pesca professionale*, Adda, Bari 2022

**Sito portuale di interesse regionale:** porti di categoria II, classe III di rilevanza economica regionale e interregionale, di cui all'Art. 4 comma 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. *Porti, o specifiche aree di demanio marittimo con funzioni portuali e/o di servizio alla nautica, di rilevanza economica regionale e interregionale.*

Riferimento: L. 84/1994, Art. 4 comma 1

*Al demanio portuale appartengono i porti classificati regionali (categoria II terza classe), ai sensi della l. 84/1994, compresi quelli con destinazione da diporto. Essi costituiscono il Sistema dei Porti della Regione Puglia.*

Riferimento: L. R. 17/2015, Art. 6

Di conseguenza, il termine definisce tutti i siti portuali oggetto della Ricognizione (Regione Puglia - Servizio Demanio e Patrimonio con ASSET, 2023-2024) alla base del Documento generale del Quadro di Assetto e che sono inclusi nel **Sistema dei Porti della Regione Puglia** (cfr.: Documento Generale - **Tabella 5**), con eccezione quindi dei porti di competenza delle Autorità di Sistema Portuale.

Riferimento: Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia - Documento Generale, Parte II, cap. II.2.

**Sito portuale 'di tradizione':** Sito portuale

appartenente alla storia o agli usi consolidati delle comunità insediate. Parte integrante delle città pugliesi e del loro nucleo storico originario, oppure inserito in contesti 'aperti', paesaggisticamente rilevanti e diffusi lungo la costa di entrambi i mari della Puglia, è tra i fattori insediativi primari dello sviluppo urbano costiero; generalmente, è riferimento 'a mare' anche per i centri urbani collocati nell'entroterra, e in molti casi è caratterizzato dalla presenza di emergenze architettoniche rilevanti (incastellamenti, torri costiere, fari di avvistamento, abbazie, etc).

Riferimento: Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia - Documento Generale, Parte II, cap. II.2., par. II.2.2.,i.

**Specchio acqueo residuo lordo:** porzione dello specchio acqueo costituita dalle superfici acquee necessarie quali spazi di manovra e di esercizio all'interno dei bacini portuali, ma anche dalle superfici di specchio acqueo non utilizzate o sottoutilizzate a causa di fenomeni di insabbiamento o per via di carenza della disciplina d'uso.

Riferimento: Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia - Documento Generale, Parte II, cap. II.2., par. II.2.2.

Acronimi e termini assunti da riferimenti normativi e bibliografici

*Acronimi*

**AdSP MAM:** Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

**AdSP MI:** Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio - Porto di Taranto

**DPSS:** Documento di Pianificazione Strategica di Sistema

**PAI:** Piano di Assetto Idrogeologico

**PCC:** Piano Comunale delle Coste

**PGRA:** Piano di Gestione Rischio Alluvioni

**PIANC** (*in italiano: AIPCN*): *World Association for Waterborne Transport Infrastructure* (Associazione mondiale per le infrastrutture del trasporto su acqua). In origine: *Permanent International Association for the Navigation Congresses*.





**POT:** Piano Operativo Triennale  
**PPTR:** Piano Paesaggistico Territoriale Regionale  
**PRC:** Piano Regionale delle Coste  
**PRP:** Piano Regolatore Portuale  
**PUG:** Piano Urbanistico Generale  
*Definizioni*

**Approdo turistico:** *porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'art. 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari.*

Riferimento: D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509, Articolo 2, comma 1.

*stazione dove la barca può fermarsi per un breve periodo per ripararsi e rifornirsi.*

Riferimento: Classificazione PIANC – AIPCN.

L'approdo turistico è quindi inserito in una Infrastruttura Portuale Regionale.

**Area Marina Protetta:** *le aree marine protette sono costituite da ambienti marini, acque, fondali e tratti di costa prospicienti, che presentano un rilevante interesse per le caratteristiche naturali, geomorfologiche, fisiche, biochimiche, con particolare riguardo alla flora e alla fauna marine e costiere nonché per l'importanza scientifica, ecologica, culturale, educativa ed economica che rivestono. Possono essere costituite da un ambiente marino avente rilevante valore storico, archeologico-ambientale e culturale.*

*L'area marina protetta comprende anche i relativi territori costieri del demanio marittimo ed è suddivisa in zone sottoposte a diverso regime di tutela ambientale, tenuto conto delle caratteristiche ambientali e della situazione socio-economica. In generale, le aree marine protette sono divise al loro interno in tre zone denominate A, B e C. L'intento è quello di assicurare la massima protezione degli ambiti di maggior valore ambientale che ricadono nelle zone di riserva integrale (zona A), applicando i vincoli stabiliti dalla Legge. Con le zone B e C si vuole assicurare una gradualità di protezione coniugando la conservazione dei valori ambientali con la fruizione e l'uso sostenibile dell'ambiente marino.*

Riferimento: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica <https://www.mase.gov.it/>

pagina/aree-marine-protette. Nelle aree protette marine sono vietate le attività che possono compromettere la tutela delle caratteristiche dell'ambiente oggetto della protezione e delle finalità istitutive dell'area.

Riferimento: art. 19 comma 3, L. 394/1991 - Legge quadro sulle aree protette

**Autorità di Sistema Portuale:** ente pubblico di personalità giuridica avente, tra gli scopi istituzionali, la gestione e l'organizzazione di beni e servizi nel rispettivo ambito portuale.

Riferimenti: Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti

Alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), che subentrano alle cessate Autorità portuali, viene affidato il ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area, in coerenza con la strategia nazionale attraverso l'istituzione di una Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP. L'AdSP è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione.

Alle nuove AdSP faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale. Le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale.

Riferimento: D. Lgs. 169/2016, artt. 5 e 37

I porti sede di AdSP appartengono comunque a una delle prime due classi della categoria II (categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale; categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale).

Riferimento: L. 84/1984, art. 4, comma 1-bis

**Banchina:** *opera interna del porto destinata, insieme con i pontili, all'attracco delle imbarcazioni. La banchina normalmente delimita il perimetro interno del bacino portuale e sostiene il retrostante terrapieno per la formazione dei piazzali.*





Riferimento: PIANC-AIPCN Associazione internazionale di navigazione - Sezione Italiana, *Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici*, febbraio 2002.

**Briccola o palo d'ormeggio:** *struttura vincolata al fondale usata per segnale o per ormeggiarvi imbarcazioni. Costituita di solito da pali o gruppi di pali infissi nel fondale.*

Riferimento: PIANC-AIPCN Associazione internazionale di navigazione - Sezione Italiana, *Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici*, febbraio 2002.

**Campo di ormeggio o campo boe:** *aree adibite alla sosta delle unità da diporto, attrezzate con gavivelli ancorati al fondale, disposti in file ordinate e segnalati per la sicurezza della navigazione*

Riferimento: Progetto SEAPASS Interreg IIIA Grecia Italia - Regione Puglia

Il Campo Boe è una tipologia di struttura dedicata alla nautica da diporto che è attuabile ovunque vi siano le condizioni fisiche e logistiche. Specificatamente alle Aree Marine Protette, i campi boe sono allestiti dagli enti gestori allo scopo di vietare l'ancoraggio al fondale e tutelare l'ecosistema all'interno delle aree marine protette, in particolar modo nelle zone di riserva generale (zone B) o di riserva parziale (zone C), delle unità da diporto autorizzate alla navigazione in tali zone, ai sensi del regolamento di organizzazione delle aree marine protette.

**Canale d'accesso al porto:** *canale esterno al porto, eventualmente scavato, con fondali congruenti con il pescaggio massimo delle imbarcazioni ospiti del porto.*

Riferimento: PIANC-AIPCN Associazione internazionale di navigazione - Sezione Italiana, *Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici*, febbraio 2002.

**Canali di manovra:** *canali interni al porto che consentono il movimento delle imbarcazioni e il loro accesso ai rispettivi posti barca.*

Riferimento: PIANC-AIPCN Associazione in-

ternazionale di navigazione - Sezione Italiana, *Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici*, febbraio 2002.

**Cerchio di evoluzione:** *spazio interno al bacino portuale destinato alle manovre d'inversione di marcia o variazione di rotta delle imbarcazioni.*

Riferimento: PIANC-AIPCN Associazione internazionale di navigazione - Sezione Italiana, *Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici*, febbraio 2002

**Commercial yacht:** unità da diporto utilizzata a fini commerciali

Riferimento: art. 3 comma 1 b), D. Lgs. 171/2005 - Codice nautica da diporto

**Diportismo o diportismo nautico:** *pratica dello sport nautico mediante imbarcazioni da diporto.*

Riferimento: Treccani *insieme delle attività di svago svolte con l'ausilio di una imbarcazione da diporto*

Riferimento: Benevolo C., *Problematiche di sostenibilità nell'ambito del turismo nautico in Italia*, in "Impresa Progetto - Electronic Journal of Management", n. 2, (p. 108), 2011.

Il diportismo si articola secondo diverse declinazioni - tra cui quella del turismo nautico - praticate per mezzo di unità da diporto, con cui è possibile spostarsi, viaggiare, navigare e/o soggiornare in mare e svolgere una serie di attività legate allo svago, allo sport, alla pesca, con finalità di divertimento e benessere.

Estendendo il campo al concetto di diporto nautico o nautica da diporto, il presente Documento utilizza il termine nella prospettiva di sistema integrato degli aspetti non solo tecnici, ma anche giuridico-economici, dedicato allo sviluppo e alla promozione dell'attività nautica eseguita a scopo sportivo o ricreativo o turistico - generalmente senza fini commerciali - esercitata con unità da diporto.

**Finger o cat-way:** piccolo pontile di ormeggio posto trasversalmente al pontile, e quindi parallelamente all'imbarcazione ormeggiata, il cui

scopo è quello di facilitarne l'ormeggio e l'accessibilità.

Riferimento: PIANC-AIPCN Associazione internazionale di navigazione - Sezione Italiana, *Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici*, febbraio 2002.

**Imbarcazione da diporto:** ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri.

Riferimento: art. 3 comma 1 f), D. Lgs. 171/2005 - Codice nautica da diporto

Si intendono imbarcazioni da diporto i mezzi sia a motore che a vela.

**Imboccatura del porto:** sezione di ingresso allo specchio acqueo protetto.

Riferimento: PIANC-AIPCN Associazione internazionale di navigazione - Sezione Italiana, *Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici*, febbraio 2002.

**Marina (f):** espansioni litoranee dei centri urbani sub-costieri al 1947-58 con la denominazione "Marina di...", "Posto di...", "Campo di...", "Torre..."), rappresentano sovente luoghi caratterizzati da una maggiore riconoscibilità architettonica ed urbana che, per questo motivo, si candidano a divenire il fulcro intorno cui sviluppare i progetti di riqualificazione urbanistica delle località balneari a basso grado di strutturazione.

Riferimento: Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - PPTR, Scenario Strategico - CINQUE PROGETTI TERRITORIALI PER IL PAESAGGIO REGIONALE 4.2.4 La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri)

In coerenza e continuità con la lettura dei caratteri del territorio presentata nel PPTR, la marina si configura come un insediamento costiero connesso a un centro urbano principale nell'entroterra, sorto in modo spontaneo o pianificato, spesso a partire da nuclei storici legati alle esigenze di comunità dedicate alla piccola pesca. Nel corso dell'ultimo secolo, molte di queste sono state progressivamente abitate da una popolazione locale e non, principalmente nel periodo

estivo, e conseguentemente sviluppate sulla base di più recenti bisogni espressi dalle attività balneari, ricreative o ricettive, con un'espansione prevalentemente parallela alla linea di costa.

**Marina Resort o Marina (m):** porto turistico combinato con un complesso residenziale.

Riferimento: Classificazione AIPCN - PIANC (Associazione Internazionale Permanente per i Congressi di Navigazione)

*esercizi ricettivi organizzati per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità di diporto, ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato che posseggano i requisiti individuati dalla Giunta regionale con apposita deliberazione, che ne definisce altresì modalità di apertura e di esercizio, nonché la relativa classificazione.*

Riferimento: L.R. 7 luglio 2020, n. 22, "Modifiche e integrazioni alla legge regionale 11 febbraio 1999, n. 11 (Disciplina delle strutture ricettive ex artt. 5, 6 e 10 della legge 17 maggio 1983, n. 217 delle attività turistiche ad uso pubblico gestite in regime di concessione e delle associazioni senza scopo di lucro)".

Con la D.G.R. n. 2087 del 22 dicembre 2020 sono fissati i requisiti minimi e una prima classificazione unica dei Marina Resort, adottando i requisiti individuati con il Decreto Ministeriale 6 luglio 2016.

**Mezzi da diporto:** mezzi utilizzati per la navigazione da diporto esercitata per fini esclusivamente lusori o anche commerciali che, a mente dell'art. 3, d. lgs. n. 171/2005, si distinguono in:

- **unità da diporto:** ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;
- **unità utilizzata a fini commerciali - commercial yacht:** ogni unità di cui all'art. 2 del Codice nonché le navi di cui all'art. 3 della legge n. 172/2003<sup>10</sup>;
- **nave da diporto maggiore:** ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, e di stazza superiore alle 500 gross tonnage (GT) ovvero a 600 tonnellate di stazza lorda (TSL);

- **nave da diporto minore:** ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, e di stazza fino a 500 GT ovvero a 600 TS (escluse le unità di cui al successivo punto);
- **nave da diporto minore storica:** ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, e di stazza fino a 120 GT ovvero (fino a) 100 TSL, costruita in data anteriore al 10 gennaio 1967;
- **imbarcazione da diporto:** ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666;
- **natante da diporto:** ogni unità a remi ovvero con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri, misurata secondo la norma armonizzata di cui alla UNI/EN/ISO/8666, con esclusione delle moto d'acqua;
- **moto d'acqua:** unità da diporto con lunghezza dello scafo inferiore a quattro metri, che utilizza un motore di propulsione con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione e destinata a essere azionata da una o più persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al suo interno.
- **unità da diporto a controllo remoto:** unità da diporto a comando remoto priva a bordo di personale adibito al comando.

**Nautica sociale:** la navigazione da diporto effettuata in acque marittime o interne per fini esclusivamente sportivi o ricreativi e senza scopo di lucro, mediante natanti da diporto con qualsiasi propulsione e con scafo di lunghezza fino a sei metri; il complesso delle attività finalizzate a diffondere la conoscenza e la pratica della nautica da diporto a favore degli studenti degli istituti scolastici di ogni ordine e grado di età non inferiore a nove anni, oppure, anche a scopo di ausilio terapeutico, a favore delle persone con disabilità di cui all'articolo 3, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 104, o con disturbi psicologici, dell'apprendimento o della personalità.

Riferimento: art. 2-bis comma 1 a) e b), D. Lgs. 171/2005 - Codice nautica da diporto.

**Navigazione da diporto:** effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali

Riferimento: art. 1 comma 2, D. Lgs. 171/2005 - Codice nautica da diporto.

**Ormeggio:** insieme delle operazioni per assicurare le unità navali a un'opera portuale fissa, quale banchina, molo o pontile, ovvero a un'opera mobile, in punti localizzati e predisposti, quale pontile galleggiante o gavitello

Riferimento: Progetto SEAPASS Interreg IIIA Grecia Italia - Regione Puglia.

**Pontile:** struttura interna al porto, fissa o galleggiante, destinata, insieme con le banchine, all'accosto o all'ormeggio delle imbarcazioni.

Riferimento: PIANC-AIPCN Associazione internazionale di navigazione - Sezione Italiana, Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici, febbraio 2002

Si distinguono in pontili fissi, infissi su pali o con strutture prefabbricate modulari, e galleggianti, ancorati con corpi morti o con pali.

**Porto turistico e da diporto:** porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, con funzioni turistica e da diporto, a gestione pubblica o privata.

Riferimento: L. 84/94, Art. 4 comma 3.

Il complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra ed a mare, allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'ap-prestamento di servizi complementari.

Riferimento: D.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509, art. 2 comma a).

porto concepito e destinato ad imbarcazioni da diporto.

Riferimento: Classificazione AIPCN - PIANC (Associazione Internazionale Permanente per i Congressi di Navigazione).

I porti turistici costituiscono quindi luoghi strettamente legati e interdipendenti nell'esperienza turistica, in quanto punti di riparo, di so-

sta e permanenza, di origine e destinazione degli spostamenti via mare e dove sono localizzati tutti i servizi necessari allo svolgimento dell'attività turistica nautica e delle attività che vengono svolte a terra, oltre a rappresentare gli avamposti della visita e della scoperta "a terra".

Riferimento: Benevolo C., *Problematiche di sostenibilità nell'ambito del turismo nautico in Italia*, in "Impresa Progetto - Electronic Journal of Management", n. 2, 2011.

**Posto barca:** *porzione dello specchio acqueo, adiacente ad una banchina o ad un pontile, destinata all'ormeggio di una imbarcazione.*

Riferimento: PIANC-AIPCN Associazione internazionale di navigazione - Sezione Italiana, *Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici*, febbraio 2002. Nel Documento generale, il termine posto barca viene utilizzato per indicare in maniera estensiva ogni unità da diporto.

**Punto di ormeggio:** *le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.*

Riferimento: D.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509, art. 2 comma c)

**Specchio acqueo:** *superficie di bacino protetto, comprendente posti barca, canali e spazi di manovra, cerchi di evoluzione, zone particolari riservate al rifornimento di combustibili, all'ormeggio di mezzi di soccorso e di sorveglianza, alle imbarcazioni dedicate alla pesca, ecc.*

Riferimento: PIANC-AIPCN Associazione internazionale di navigazione - Sezione Italiana, *Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici*, febbraio 2002.

**Trappa o pendino:** *sistema di ormeggio delle imbarcazioni costituito da una catena posta sul fon-*

*dale, davanti alla prua delle imbarcazioni e fissata a corpi morti, alla quale vengono assicurati i cavi (non galleggianti) per l'ormeggio di punta delle singole imbarcazioni.*

Riferimento: PIANC-AIPCN Associazione internazionale di navigazione - Sezione Italiana, *Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici*, febbraio 2002.

**Turismo nautico:** *attività turistica svolta da un luogo di partenza a un luogo di destinazione, in un determinato periodo di tempo, utilizzando una unità da diporto, la cui permanenza a bordo possa comprendere il pernottamento in barca e il cui motivo principale sia legato al divertimento o ad altri motivi turistici, e che prevede attività svolte a terra (nelle località dell'entroterra o nel luogo di approdo).*

Riferimento: Benevolo C., *Turismo nautico. Una sfida per il "destination management"*, in "Rivista di Scienze del Turismo", n. 3, 2010.

*Il turismo nautico è la manifestazione "turistica" del diportismo in quanto insieme di attività svolte sul mare e sulla costa (ma anche nelle altre acque navigabili) con l'ausilio di una unità da diporto (independentemente dal titolo giuridico in base al quale si ha la disponibilità del mezzo di trasporto) che può essere utilizzata sia per gli spostamenti sia per il soggiorno. [...] L'elemento che più caratterizza questo tipo di turismo [...] è l'utilizzo dell'imbarcazione la quale non rappresenta tanto un mezzo di trasporto, quanto piuttosto costituisce essenza stessa dell'esperienza nautica.*

Riferimento: Benevolo C., *Problematiche di sostenibilità nell'ambito del turismo nautico in Italia*, in "Impresa Progetto - Electronic Journal of Management", n. 2, (pp. 2-3), 2011

Il turismo nautico si colloca anche nell'intersezione col più ampio campo del turismo del mare in quanto il mare e l'ambiente marino costiero rappresentano il fulcro dell'esperienza turistica e la principale motivazione.







176E384D puma

DMA 6996 DX

AEM

## FONTI E RIFERIMENTI

### Riferimenti normativi e legislativi

#### i) Statali:

- Regio Decreto 2 aprile 1885, n.3095  
<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1885-04-02;3095>
- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n.616, "Attuazione della delega di cui all'art. 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382"  
<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.del.presidente.della.repubblica:1977-07-24;616!vig=>
- Legge 28 gennaio 1994, n.84, "Riordino della legislazione in materia portuale"  
<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/1994/02/04/094G0101/sg>
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 dicembre 1995, "Identificazione delle aree demaniali marittime escluse dalla delega alle regioni ai sensi dell'art. 59 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616"  
[https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie\\_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1996-06-12&atto.codiceRedazionale=096A3566](https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1996-06-12&atto.codiceRedazionale=096A3566)
- Decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, "Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto"  
<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:presidente.repubblica:decreto:1997-12-02;509>
- Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n.112, "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali"  
<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1998-03-31;112!vig=>
- Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio"  
<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2004-01-22;42>
- Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171, "Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE"  
<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005-07-18;171>
- Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n.152, "Norme in materia ambientale"  
<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2006-04-03;152>
- Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) - Direzione Generale dei Porti, protocollo 4520 del 17 aprile 2008, "Riparto di competenze Stato-Regioni. Conferimento di funzioni nei porti, nel demanio marittimo e nel mare territoriale. Revisione D.P.C.M. 21 dicembre 1995"  
[https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/normativa/2016-02/Circolare\\_protocollo\\_4520\\_17-04-2008\\_all\\_1.pdf](https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/normativa/2016-02/Circolare_protocollo_4520_17-04-2008_all_1.pdf)
- Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n.169, "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84"  
<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2016-08-04;169-art22-com2bis>
- Decreto Legislativo 13 dicembre 2017, n.232, "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali"  
<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2018/02/09/18G00024/sg>
- Legge 9 novembre 2021, n.156, "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e auto-

stradali”

<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2021-11-09;156>

- Legge 17 maggio 2022, n. 60, “Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell’economia circolare”

<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2022/06/10/22G00069/sg>

ii) Regione Puglia:

- Legge Regionale 30 novembre 2000, n.20, “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi nelle materie delle opere pubbliche, viabilità e trasporti”

[http://www.edizionieuropee.it/law/html/135/pu5\\_04\\_022.html](http://www.edizionieuropee.it/law/html/135/pu5_04_022.html)

- Legge Regionale 27 luglio 2001, n.20, “Norme generali di governo e uso del territorio”

<https://www.indicenormativa.it/sites/default/files/bur-128.pdf>

- Legge Regionale 14 dicembre 2012, n. 44, “Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica”

[https://trasparenza.regione.puglia.it/sites/default/files/provvedimento\\_amministrativo/44\\_772\\_44\\_13-12-2012\\_L\\_44\\_13\\_12\\_2012.pdf](https://trasparenza.regione.puglia.it/sites/default/files/provvedimento_amministrativo/44_772_44_13-12-2012_L_44_13_12_2012.pdf)

- Regolamento Regionale 2013, n.18, “Regolamento di attuazione della legge regionale 14 dicembre 2012, n. 44, concernente piani e programmi urbanistici comunali”

<http://cartografia.sit.puglia.it/doc/Regolamento18.2013.pdf>

- Legge Regionale 10 aprile 2015, n.17, “Disciplina della tutela e dell’uso della costa”

[https://www.regione.puglia.it/documenti/1618846/1641305/LR\\_17\\_2015.pdf/e57439fe-c940-4917-ca89-1cd91f61c45d?t=1626166717129](https://www.regione.puglia.it/documenti/1618846/1641305/LR_17_2015.pdf/e57439fe-c940-4917-ca89-1cd91f61c45d?t=1626166717129)

- Regolamento Regionale 28 gennaio 2020, n.1, “Disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto”

<http://portale2015.consiglio.puglia.it/documen->

<tazione/leges/modulo.aspx?id=13513>

### **Strategie, piani e indirizzi per lo sviluppo sostenibile della portualità**

*Documenti strategici:*

- Regione Puglia - *La strategia Regionale dello Sviluppo Sostenibile*

<https://pugliacon.regione.puglia.it/web/sit-puglia-dipartimento/strategia-per-lo-sviluppo-sostenibile-della-regione-puglia#mains>

<https://pugliacon.regione.puglia.it/web/sit-puglia-dipartimento/leve-sostenibilita#mains>

<https://www.regione.puglia.it/web/ufficio-statistico/attivita-e-report/goal-agenda-2030>

- Puglia365 - *Piano strategico del turismo 2016-2025*

[https://partecipazione.regione.puglia.it/uploads/decidim/attachment/file/2860/Piano-Strategico-del-Turismo-Puglia365\\_2016\\_2025.pdf](https://partecipazione.regione.puglia.it/uploads/decidim/attachment/file/2860/Piano-Strategico-del-Turismo-Puglia365_2016_2025.pdf)

- Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, *Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile*, 2017

[https://www.mase.gov.it/sites/default/files/archivio\\_immagini/Galletti/Comunicati/snsvs\\_ottobre2017.pdf](https://www.mase.gov.it/sites/default/files/archivio_immagini/Galletti/Comunicati/snsvs_ottobre2017.pdf)

- Association internationale villes et ports (AIVP), *2030 Agenda for the specific context of City Port relations*, 2019

<https://www.aivp.org/en/home/acting-sustainably/agenda-2030/>

[https://www.aivp.org/wp-content/uploads/2021/01/AIVP\\_Agenda\\_2030-Brochure-2020-FR.pdf](https://www.aivp.org/wp-content/uploads/2021/01/AIVP_Agenda_2030-Brochure-2020-FR.pdf)

- Deliberazione della Giunta Regionale del 27 aprile 2022, n. 569, “Approvazione del documento “Smart Puglia 2030 – Strategia di Specializzazione intelligente (S3)”

[https://www.regione.puglia.it/documenti/58109/0/DGR\\_569\\_2022\\_04\\_27.pdf/5c23017f-455b-de48-18a7-9e6254ef80fc?t=1651840250521](https://www.regione.puglia.it/documenti/58109/0/DGR_569_2022_04_27.pdf/5c23017f-455b-de48-18a7-9e6254ef80fc?t=1651840250521)

- Deliberazione della Giunta Regionale 27 giugno 2022, n. 916, “Blue vision 2030 in Puglia: verso una strategia regionale dell’economia

blu, 2022"

[https://burp.regione.puglia.it/documenti/20135/1958693/DEL\\_916\\_2022.pdf/2a-6e256c-ddd6-09a7-da63-e2782b3759d7?-version=1.0&t=1661332746965](https://burp.regione.puglia.it/documenti/20135/1958693/DEL_916_2022.pdf/2a-6e256c-ddd6-09a7-da63-e2782b3759d7?-version=1.0&t=1661332746965)

*Pianificazione regionale:*

- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI), agg. 2005

Piano Assetto Idrogeologico - Pericolosità idraulica

<https://www.distrettoappenninomeridionale.it/oldsite/index.php/servizi-cartografici-puglia-menu>

- Piano Regionale delle Coste (PRC), 2011

[http://www.sit.puglia.it/portal/portale\\_pianificazione\\_regionale/Piano%20Regionale%20delle%20Coste/Documenti](http://www.sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/Piano%20Regionale%20delle%20Coste/Documenti)

- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), 2015

[http://www.sit.puglia.it/portal/portale\\_pianificazione\\_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriale/Download](http://www.sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriale/Download)

- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA), 2016-2021

<https://www.distrettoappenninomeridionale.it/oldsite/index.php/pgd-alluvioni-menu>

- Piano Regionale dei Trasporti (PRT) - Piano Attuativo 2021-2027, 2022

[http://www.sit.puglia.it/portal/portale\\_pianificazione\\_regionale/PRT/Documenti](http://www.sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/PRT/Documenti)

*Studi e analisi di scenario:*

- Legambiente, Osservatorio Paesaggi costieri italiani, *La misura del consumo di costa in Italia*, 2013

[https://www.paesaggicostieri.org/\\_files/ugd/4709b6\\_c47407604e2a4212ab7d9b-b952258a78.pdf](https://www.paesaggicostieri.org/_files/ugd/4709b6_c47407604e2a4212ab7d9b-b952258a78.pdf)

- Legambiente, Osservatorio Paesaggi costieri italiani, *La misura del consumo di costa in Puglia*, 2013

[https://www.paesaggicostieri.org/\\_files/ugd/4709b6\\_0e817f28826a42258a2ba-](https://www.paesaggicostieri.org/_files/ugd/4709b6_0e817f28826a42258a2ba-)

[30d73a23b7a.pdf](#)

- Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), *Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2021*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma 2022

<https://www.mit.gov.it/nfsmittgov/files/media/pubblicazioni/2022-09/Diporto%20Nautico%202021%20WEB%20con%20segnalibri.pdf>

- Agenzia Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET), *APPESCA - Analisi dello stato dei porti pugliesi e fabbisogni di adeguamento ed efficientamento per la pesca professionale*, Adda, Bari 2022

<http://asset.regione.puglia.it/assets/APPESCA/APPESCA.pdf>

<https://dati.puglia.it/ckan/dataset/appesca-analisi-dello-stato-dei-porti-pugliesi>

- UnionCamere - Centro studi Tagliacarne, *XI Rapporto nazionale sull'economia del Mare. La dimensione nazionale e territoriale dello sviluppo*, 2023

<https://www.informare.camcom.it/wp-content/uploads/2022/06/X-RAPPORTO-NAZIONALE-economia-del-mare-2022.pdf>

- UnionCamere Puglia, *Osservatorio della Nautica e del Turismo Nautico per il Mezzogiorno. Rapporto 2022*, 2023

<https://www.unioncamerepuglia.it/wp-content/uploads/2023/03/Report-2022-Osservatorio-Nautica.pdf>

- La Nautica in Cifre, *MONITOR. Trend di mercato 2022/2023*, 2023

<https://lanauticaincifre.it/wp-content/uploads/2023/04/La-Nautica-in-Cifre-2023a-Monitor.pdf>

- Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione, *Outlook Report n. 2/2020 Blue Economy*

<https://www.regione.puglia.it/web/ufficio-statistico/-/arti.-outlook-report-n.-2-2020.-blue-economy>

*Indirizzi e linee guida per la pianificazione e la progettazione:*

- Progetto SEAPASS (Sistemi Elettronici Applicati per la Protezione Ambiente e lo Sviluppo





- po Sostenibile) - Interreg III A Grecia - Italia 2000-2006), *Linee guida per la gestione di Campi di ormeggio telematici ecosostenibili*, 2008  
<http://www.conisma.it/Linee%20Guida%20Se-apass.pdf>
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), *Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale*, 2017  
<https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/pubblicazioni/2017-06/Linee%20guida%20per%20la%20redazione%20dei%20Piani%20Regolatori%20di%20Sistema%20Portuale.pdf>
  - RecCom WG 148 - (PIANC - World Association for Waterborne Transport Infrastructure), *Guidelines for Sustainable Recreational Navigation Infrastructure*, 2023  
<https://www.pianc.org/publication/guidelines-for-sustainable-recreational-navigation-infrastructure/>
  - Sezione Italiana AIPCN-PIANC, *Raccomandazioni tecniche per La progettazione dei Porti Turistici*, 2022  
<https://www.nautica.it/norme-nautica-diporto/raccomandazioni-tecniche-la-progettazione-dei-porti-turistici/>
  - Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) - Regioni - Tavolo Nazionale sull'Erosione Costiera, *Linee guida nazionali per la difesa della costa dai fenomeni di erosione e dagli effetti dei cambiamenti climatici*, 2018  
[https://cms.aubac.it/sites/default/files/2023-12/TNEC\\_Linee-Guida-erosione-costiera\\_2018.pdf](https://cms.aubac.it/sites/default/files/2023-12/TNEC_Linee-Guida-erosione-costiera_2018.pdf)
  - Regione Puglia - *Linee guida per la individuazione di interventi tesi a mitigare le situazioni di maggiore criticità delle coste basse pugliesi* (Deliberazione della Giunta Regionale 10 marzo 2011, n. 410).



Note

- 1 Recita il citato art. 2: *"I porti ed approdi della seconda categoria si dividono in quattro classi. Sono di prima classe quelli presentemente nella medesima iscritti per essere situati a capo di grandi linee di comunicazioni, e il movimento commerciale dei quali giovando ad estesa parte del Regno, ed al traffico internazionale terrestre li costituisce d'interesse generale dello Stato, e quegli altri che, quantunque non situati a capo di grandi linee di comunicazione, abbiano gli stessi requisiti che li costituiscono d'interesse generale dello Stato, e nei quali la quantità delle merci imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore alle 250,000 tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio. Sono di seconda classe quelli presentemente iscritti nella terza classe e il movimento commerciale dei quali interessa soltanto ad una o alcune provincie, e quegli altri il movimento commerciale dei quali interessa anche soltanto ad una o ad alcune provincie, purché la quantità delle merci nei medesimi imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore a tonnellate 25,000 in ognuno degli anni dell'ultimo triennio. Sono di terza classe quelli, l'utilità dei quali si estende soltanto ad una parte notevole di una provincia e nei quali la quantità delle merci imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore a 10,000 tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio. Sono di quarta classe tutti gli altri porti, seni, golfi e spiagge, tanto del continente, quanto delle isole non assegnati alle tre classi precedenti. I porti lacuali che soddisfino alle condizioni del presente articolo saranno parificati ai porti marittimi nei modi e per tutti gli effetti in questa legge stabiliti"*.
- 2 Il VTS "è un servizio o complesso di servizi istituiti da un'Autorità competente, progettato al fine di incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo e proteggere l'ambiente. Il servizio deve avere la capacità di interagire col traffico e rispondere alla evoluzione di quest'ultimo nell'area VTS" (fonte: www.guardicostiera.gov.it).
- 3 Qui giova precisare che la stessa l.r. 20/2000 stabilisce anche che sono affidate alla Provincia (e/o alla Città Metropolitana ove presente) *"le opere portuali di terza e quarta classe"* (art. 4, co. 2, lett. a).
- 4 Gli interventi riguardano i porti AdSP di Bari, Barletta, Brindisi, Manfredonia e Taranto.
- 5 La norma in esame precisa che nel progetto, così come nella sottesa fase di realizzazione del campo boa, deve essere riservata una quota pari al quindici per cento degli ormeggi alle unità a vela.
- 6 Seppur specifica per le AMP, l'art. 49 *decies* in esame individua una serie di finalità dei campi boa che possono essere agganciate anche nell'ottica più generale che sottende il presente lavoro. In particolare si fa riferimento alle seguenti finalità: a) contenimento dei fenomeni di aratura e danneggiamento dei fondali derivanti dall'ancoraggio delle unità da diporto; b) erogazione di un numero limitato e annualmente programmato di permessi di stazionamento nell'area marina; c) garanzia della trasparenza dei criteri di accesso ai campi boa e di ormeggio, attraverso idonee forme di pubblicità degli stessi e di prenotazione non onerosa, anche per via telematica (cfr. comma 2 dell'art. 49 *decies*).
- 7 La Valutazione ambientale strategica, infatti, ha l'obiettivo di *"contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi [...] che possono avere effetti significativi sull'ambiente"* (art. 1, Direttiva comunitaria n. 42/2001).
- 8 Recita il comma 3: *"Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento"*. Dispone, invece, il comma 3 bis: *"L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente"*.
- 9 Per *"impatto ambientale"* deve intendersi l'alterazione qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve ed a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa dell'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di piani o programmi o di progetti nelle diverse fasi della loro realizzazione, gestione e dismissione, nonché di eventuali malfunzionamenti.
- 10 Così recita detta prescrizione: **"Art. 3 - (Navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche).**  
**1. Possono essere iscritte nel Registro internazionale di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n.**





457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e successive modificazioni, ed essere assoggettate alla relativa disciplina, le navi con scafo di lunghezza superiore a 24 metri, adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche. **2.** Le navi di cui al comma 1, iscritte nel Registro internazionale: a) sono abilitate al trasporto di passeggeri per un numero non superiore a 12, escluso l'equipaggio; b) sono munite di certificato di classe rilasciato da uno degli organismi autorizzati ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, come modificato dal decreto legislativo 19 maggio 2000, n. 169; c) sono sottoposte alle norme tecniche e di conduzione previste dal regolamento di sicurezza di cui al comma 3. **3.** (...) Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e' emanato il regolamento di sicurezza recante le norme tecniche e di conduzione cui sono sottoposte le navi di cui al comma 1. **4.** Le navi di cui al comma 1 sono armate di norma con equipaggio di due persone, più il comandante, di nazionalità italiana o di altro Stato membro dell'Unione europea. Qualora lo ritenga necessario, il comandante può aggiungere all'equipaggio componenti di altra nazionalità. **5.** Alle navi di cui al comma 1 non si applica la limitazione concernente i servizi di cabotaggio disposta dall'articolo 1, comma 5, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e successive modificazioni (...)."



















12

● ● ●  
collana  
di studi  
e ricerca

## QUADRO DI ASSETTO DEL SISTEMA DEI PORTI DELLA REGIONE PUGLIA

principi strategici, obiettivi e indirizzi operativi  
per lo sviluppo sostenibile della portualità  
turistica e della nautica da diporto

EDIZIONE FUORI COMMERCIO

[asset.regione.puglia.it](http://asset.regione.puglia.it)



**ADDF**  
EDITORE